

ces deux moitiés finirent par se trouver dans la main de Jeanne de Naples, qui les vendit au Pape.

L'histoire de la célèbre reine des Deux-Siciles tient à la fois du drame et du roman; et les circonstances dans lesquelles elle abandonna au Saint-Siège sa « bonne ville d'Avignon », — elle y tenait d'ailleurs assez peu, — sont un des épisodes les plus curieux de ce quatorzième siècle, si tourmenté et si coloré, où la violence de la foi religieuse, l'héroïsme chevaleresque, toutes les délicatesses et tous les raffinements du luxe, des arts et de la poésie se mêlent de la manière la plus étrange aux mœurs les plus corrompues et aux excès les plus arbitraires. Belle, jeune, ardente, artiste comme un Florentin de la belle époque, humaniste à vingt ans comme un vieux docteur de Sorbonne, et par-dessus tout amoureuse effrénée, on la mariait d'assez bonne heure à un prince du Nord, André de Hongrie, personnage assez terne, dont elle ne tarda pas à se dégoûter et se débarrasser au bout de deux ans, avec l'obligeant concours de son favori et cousin Louis de Tarente. Faire légitimer par un nouveau mariage ses relations avec le meurtrier n'était pas sans présenter d'assez sérieuses difficultés. Il fallait d'abord obtenir à la fois une reconnaissance solennelle de son innocence, quelques dispenses ecclésiastiques, le désistement de Louis, roi de Hongrie et de Pologne, qui, tenant à venger le meurtre de son frère, venait de s'emparer du royaume de Naples, accusait publiquement sa belle-sœur et demandait qu'elle fût mise en jugement.

L'affaire fut portée au Pape. La cour pontificale résidait à Avignon depuis près de quarante ans; mais elle n'y possédait en propre que le château et quelques dépendances. La ville et le pays appartenaient à la reine de Naples. Jeanne ne douta pas un instant d'elle-même. Elle se rendit à Avignon en brillant équipage. Son entrée dans cette ville, toujours avide de bruit, de plaisir et de spectacles, et dont elle était en somme la légitime suzeraine, fut une véritable fête. Toute la population se porta au-devant de la brillante escorte napolitaine qui remontait la vallée du Rhône. Huit cardinaux allèrent à sa rencontre, la reçurent

sous un dais de drap d'or et l'escortèrent en grand apparat à travers les rues de la ville. Puis, devant le conclave assemblé, elle présenta elle-même sa défense en latin. Pendant quatre heures elle tint les cardinaux sous l'empire de sa beauté et le charme de sa parole. Le Sacré Collège fut aussi facilement vaincu que l'aréopage d'Athènes devant Phryné, et l'innocence de la jeune reine officiellement reconnue et proclamée.

La négociation avec le Pape présenta encore moins de difficultés. Clément VI tenait surtout à agrandir son domaine. Il demanda tout simplement à Jeanne de lui vendre la ville. Le marché fut conclu pour la somme dérisoire de 80,000 florins d'or et une absolution solennelle en bonne forme. Quant au roi de Hongrie, il dut se contenter de 300,000 ducats pour les frais de son expédition en Italie, et rendre toutes ses conquêtes. C'est ainsi qu'en l'an 1348 Avignon devint ville papale, et le Comtat tout entier État de l'Église.

Mais la ville était ouverte de tous côtés depuis la destruction des remparts après le siège de Louis VIII. Elle n'était protégée ni contre le Rhône, ni contre les assaillants du dehors. Le fleuve l'envahissait au moindre gonflement de ses eaux. La partie vieille de la cité établie sur les pentes du rocher, celle qui avait été dans le principe occupée par les Romains, était seule insubmersible. Toute la partie basse était bâtie dans des terrains d'alluvions plus ou moins marécageux, coupés d'îlots, de mares stagnantes, de bas-fonds. Depuis que les papes avaient établi leur résidence à Avignon, la ville avait pris un accroissement énorme. Sa population atteignait près de 80,000 âmes, c'est-à-dire le double de ce qu'elle est aujourd'hui. Les faubourgs étaient une riche fourmilière de couvents, d'églises, de chapelles, de palais avec leurs dépendances. La petite cour italienne qui gravitait autour du Souverain Pontife avait attiré avec elle un nombre considérable d'étrangers de tout rang et de toute condition, gens d'affaires ou de plaisirs, en grande partie des artistes et des marchands. Les Juifs en particulier, qui étaient les intermédiaires de toutes les relations commerciales, de toutes les affaires équivoques, et qui

trafiquaient de tout, voire même des ornements d'église et des objets de sainteté, y vivaient sous un régime de large tolérance, y jouissaient du droit commun et relevaient sans intermédiaire et directement du Pape (1). Persécutés partout ailleurs, en Espagne, en Allemagne, en France, ils pullulaient à Avignon, où ils formaient une communauté que l'empereur Frédéric, suzerain de la ville, avait placée, par un diplôme de 1178, sous la protection directe de l'évêque (2). Ils étaient traités comme de véritables citoyens, *tanquam veri cives Avinionenses*, ainsi que le portait une curieuse bulle du pape Sixte IV (3), qui leur confirmait l'égalité civile, l'égalité judiciaire, le droit de cité et tous les privilèges déjà reconnus par ses prédécesseurs sur le siège d'Avignon. Le gouvernement pontifical montra même pour eux, dans certaines circonstances, une telle bienveillance, qu'on ne craignit pas d'y voir l'indice de subventions pécuniaires non avouées (4). Quoi qu'il en soit, ils usèrent très largement de cette protection, et avec leurs dispositions traditionnelles pour le négoce, leur pratique de l'usure et de tous les commerces clandestins, ils étaient devenus les rois du courtage, aussi riches, plus puissants quelquefois, plus dangereux toujours que les banquiers et les armateurs florentins et lombards (5).

Le va-et-vient continu des princes de tout rang et de tout pays, des artistes italiens, des marchands de toute la région méditerranéenne, des pénitents de toutes les couleurs et des reli-

(1) Les povres juifs étaient ars partout, excepté dessous les clés du pape.

(FROISSART, *Chronique*.)

(2) *Arch. de Vaucluse, Cartulaire de l'Archevêché.*

FANTANI CASTRUCCI, *Istoria della città d'Avignone et del Contado Venesino. Venetiis*, in-4°, t. I.

Gallia christiana, Instrum., I, 143, col. I.

PAPEBROCK, *Acta Sanctorum Aprilis*, t. II.

(3) *Arch. municip. d'Avignon*, boîte 91, D. 2,898.

(4) *Judeos... servavit, non sine suspicione pecuniarum.* (JOHANNIS TRITHEMII *Annales Hirsaugienses*, t. II, p. 207.)

BALUZE, *Vitæ pap. Aven.*, I, 882.

Arch. municip. d'Avignon, boîte 91, D. 2,898.

(5) R. DE MAULDE, *Les Juifs au moyen âge*. Bull. histor. et archéol. de Vaucluse, 1879.

gieux du monde entier fit d'Avignon, pendant le séjour des papes, une ville incomparable. L'or de la chrétienté y affluait de tous côtés. Le luxe et la fortune des cardinaux étaient ceux de petits souverains. Tous ces dignitaires de l'Église avaient chacun leur palais, leur maison civile et ecclésiastique, leur garde, presque leur cour, désignés sous le nom de « livrées », *libratæ*, dont la nue propriété constituait un domaine inaliénable et dont les revenus annuels leur permettaient de mener un train princier. Ces livrées comprenaient non seulement de gros immeubles dans Avignon même, mais souvent de l'autre côté du Rhône, à Ville-neuve, de somptueuses demeures, dans lesquelles les prélats vivaient, entourés de leurs familiers, dans une patricienne indolence, s'affranchissant des sujétions de la cour pontificale.

Grâce à l'institution financière appelée la « daterie » et à une série d'impôts et de droits ecclésiastiques connus sous les noms d'« annates », de « réservations », de « provisions », d'« expectatives », etc., la fortune personnelle du Pape lui-même était devenue, dès le pontificat de Benoît XII, un riche trésor et avait atteint des proportions inconnues jusqu'à ce jour. Les contemporains ne l'évaluaient pas à moins de 25 millions en vaisselle, ornements sacrés, pierres précieuses, ce qui, au prix actuel de l'argent, équivaldrait à un milliard et demi de francs (1). D'après la fortune du Pape, on peut juger de celle de son entourage, de ses fournisseurs et de tous les intermédiaires qui l'exploitaient (2); et il est certain que, pendant toute la durée du quatorzième siècle, Avignon, devenu le centre politique de l'Europe, possédait dans son château, dans ses palais, dans ses couvents, dans les ateliers de ses orfèvres et de ses fabricants, dans les comptoirs de ses banquiers et de ses commerçants, des sommes incalculables en or et argent monnayé, en pierres fines et orfèvrerie, et une masse énorme d'objets précieux et de marchandises de toute nature.

(1) *Dicitur Joannes XXII reliquisse in ærario tantam vim auri quantam nullus ante eum pontifex, scilicet viginti quinque millionum et amplius.* Archives du chap. 107, f. 43.

(2) G. BAYLE, *Habitudes somptuaires des Avignonnais au moyen âge.* Bull. hist. et archéol. de Vaucluse, 1883-1884.

On conçoit sans peine l'inquiétude dans laquelle devaient vivre les détenteurs de pareilles richesses, d'une capture très facile dans une ville absolument ouverte; et cette inquiétude était d'autant plus légitime, que la vallée du Rhône ne présentait à cette époque aucune sécurité. Déjà, en 1356, le duc de Savoie parcourait et rançonnait la Provence, à la tête de 4,000 chevaux, menaçant Avignon et le Comtat. L'année suivante, on vit apparaître le fameux archiprêtre Arnould de Cervolle, l'un de ces capitaines qui se faisaient appeler « l'ami de Dieu et l'ennemi de tout le monde », et dont les lieutenants, seigneurs de Gascogne et parents même du Pape, vinrent, escortés d'une armée de vagabonds et de mécontents, faire une visite intéressée à leur opulent cousin et lui emportèrent, avec sa bénédiction, 40,000 écus d'or.

Il y avait surtout ce qu'on appelait les « Grandes Compagnies », bandes indisciplinées de soldats français, anglais et bretons, grossies de tous les gens sans aveu et de toutes les femmes perdues du pays, formant une troupe déguenillée de coupe-jarrets et de pillards, ravageant les villes et les provinces. C'étaient en somme de terribles armées commandées par des chefs habiles, souvent même par des descendants de la vieille chevalerie de Provence que les entr'actes de la guerre de Cent ans laissaient sans ouvrage. Elles portaient les noms et les sobriquets les plus divers, — Routiers, Compagnies, Tard-Venus, Retondeurs, Écorcheurs, Malandrins, Tuchins, Feuillards, Linfards, etc., — vivaient à discrétion sur le pays, le rançonnaient sans pitié, et se promettaient en général des merveilles du pillage d'Avignon et du trésor pontifical. Il n'était pas facile de « traire hors du royaume, comme disait le vieux chroniqueur Froissart, toutes ces manières de gens d'armes qui le pilloient et le détruisaient sans miséricorde (1) ».

Le roi Jean essaya en vain de faire une croisade contre eux. Une ligue du bien public fut organisée en Provence (2) et dans

(1) FROISSART, *Chronique*, t. IV, p. 156.

(2) *Une ligue au quatorzième siècle. Épisode du passage des Grandes Compagnies en Provence*. L. D. Bull. histor. et archéol. de Vaucluse, 1880.

les provinces voisines; mais il était bien difficile de s'entendre et de se grouper dans un pays épuisé par la famine, décimé par la peste, ravagé par la guerre contre les Anglais. Duguesclin fut chargé d'en débarrasser la vallée du Rhône et de les conduire en Espagne. Mais ces ramassis de pillards savaient tous qu'Avignon était une ville ouverte et la cour pontificale un riche butin. Ils ne voulurent jamais abandonner le pays sans venir, comme ils le disaient, se faire pardonner leurs péchés. Une première fois, le pape Innocent VI s'en était tiré avec 60,000 florins et une bonne absolution. Cette concession les mit en goût; et quelques années après ils revinrent au nombre de 30,000, s'intitulant des « pèlerins de Dieu ». Ils commencèrent d'abord par occuper, sur la rive droite du Rhône, le fort Saint-André et la grande tour que Philippe le Bel avait fait construire à l'extrémité du pont Saint-Bénézet. De là ils menaçaient Avignon. Urbain V essaya de négocier avec eux et leur envoya un de ses cardinaux pour leur enjoindre de se retirer, sous peine d'excommunication. La chronique assez peu connue de Cuvelier, trouvère du quatorzième siècle, raconte d'une manière naïve la déconvenue du parlementaire et l'insuccès de sa mission. Le cardinal donnait au Pape des détails fort peu rassurants sur les exploits des Routiers :

Je vous vieng apporter la lor confession :
Ils ont ars maint moustier, mainte belle maison,
Occiz fames, enfans, à grant destruction,
Pucelles violées et dames de grant non,
Robés vaches, chevaux, et pillé maint chapon,
Et beu vin sans paier et robé maint mouton,
Et emblé maint joiel à tort et sans raison,
Calices de moustiers, argent, cuivre, laiton,
Ditte mainte parole plaine de malicon;
Tous les mautz c'on puet faire plains de malefaçon,
Plus c'on ne porroit dire en livre n'en chancon (1).

Au demeurant, les routiers, et Duguesclin en tête, deman-

(1) CUVELIER, *La vie du vaillant Bertran du Guesclin. Chronique du quatorzième siècle*. Bull. hist. et archéol. de Vaucluse, t. I.

daient l'absolution et 200,000 florins d'or. Il fallut s'exécuter ; et le Pape, qui tenait à ne pas payer de sa poche et voulait garder intact son trésor personnel, eut un moment l'idée de prélever cette somme sur les bourgeois et le peuple. Il faut lire dans la chronique du quatorzième siècle l'indignation de Duguesclin quand il apprit ce misérable expédient.

« Ha Dieux ! se dit Bertran, or voi-je chrestienté
Plaine de convoitise et de desloiaulté ;
Avarice et orgueil et toute vanité
Demeure en sainte Eglise et toute cruaulté ;
Cil qui doivent garder sainte chrestienté
Et donner de leurs biens pour Dieu de majesté,
Ce sont ceulx qui le tiennent enclos et enfermé
Et prennent tout partout et ont tout demandé
Et n'ont néant vaillant de lor propre hérité.
Par la foi que je doi la sainte Trinité!...
Mais jà n'en prendrai un denier monnoié
De ce que poure gent y aront ordené,
Si le pape du sien ne me l'a délivré ! »

Le chef des routiers n'en voulut pas démordre, et Urbain V fut obligé de payer 100,000 florins sur son trésor personnel.

IX

Clément VI, au lendemain même de son acquisition d'Avignon des mains de la reine Jeanne, avait déjà assuré la défense de son palais en construisant une muraille qui le reliait à la berge du fleuve et se terminait près de la porte Ferruce, qui correspondait à la porte du Rhône actuelle. Un fort châtelet avait été disposé à l'entrée du pont Saint-Bénézet. Ce châtelet faisait ainsi pendant à la tour que le roi de France avait élevée sur la rive gauche du Rhône, et qui était un ouvrage offensif contre la ville pontificale. Mais toutes les « livrées » des cardinaux, les églises, les couvents, les comptoirs des gens de commerce, les ateliers des fabricants étaient absolument à découvert et à la merci d'un coup de main.

Le Pape chargea le gouverneur de la ville, Fernandez Heredia, commandeur de Malte, de commencer l'enceinte. Deux impôts nouveaux furent créés, l'un sur le vin (le souquet), l'autre sur le sel; et on se mit à l'œuvre.

On engloba non seulement la ville, mais tous les faubourgs, quelques îlots délaissés par le Rhône et « plusieurs vergers et autres lieux agréables (1) ». On construisit d'abord la partie de l'enceinte qui se développe, sur près de trois kilomètres de longueur, du Nord-Est au Sud-Est, et qui fait face au Midi, depuis la porte Saint-Lazare jusqu'au couvent des Frères Prêcheurs, où se trouve aujourd'hui la porte Saint-Dominique. C'était le côté de la plaine le plus exposé aux invasions. On entreprit ensuite les deux raccordements du Nord avec le rocher, le premier de la porte Saint-Dominique à la porte du Rhône, où était le châtelet du Pont; le second, de la porte Saint-Lazare au pied de l'escarpement Nord de l'éperon du rocher. Ce fut l'œuvre des trois papes Clément VI, Innocent VI et Urbain V. Elle est demeurée jusqu'à nous presque intacte, et Avignon peut la montrer avec orgueil. Grâce à cette enceinte continue, la ville était désormais protégée contre toutes les surprises du dehors; et elle l'est encore aujourd'hui contre les débordements du Rhône.

Comme ouvrage de fortification, ces remparts paraissent un peu bas et de médiocre résistance; et, dans les premières années de leur construction, qui fut menée peut-être trop rapidement et sous la préoccupation continuelle de nouvelles attaques de routiers, les inondations successives ou simultanées du Rhône et de la Durance y causèrent de graves dégâts. Deux ou trois portes furent affouillées, des pans de muraille et quelques tours disloqués et ébranlés par les eaux; une forte brèche même se produisit en 1362 à la suite d'un débordement extraordinaire du fleuve qui coïncida avec celui de tous ses affluents. Tout fut bientôt réparé et renforcé; et, dès le milieu du quatorzième siècle, la ville put se croire en sûreté derrière son élégante ceinture.

(1) BALUZE, *I^a vita Innocenti VI.*

A l'extérieur des remparts et sur tout leur périmètre se développait un fossé profond de 4 mètres alimenté par les eaux de la Sorgues et des Sorguettes. Des tours carrées ou rondes s'élevaient à des intervalles assez rapprochés et flanquaient les alignements des courtines. Le pied du rempart était ainsi d'un accès assez difficile. Quant aux portes, elles étaient protégées par des ouvrages avancés qu'on appelait des châtelets; et il fallait faire d'abord le siège en règle d'un châtelet avant de songer à aborder une porte ou l'enceinte. Chaque entrée de la ville était ainsi très ingénieusement défendue. « Les assaillants devaient se présenter à découvert sur le flanc du châtelet bâti au devant d'une porte; ils devaient ensuite franchir un premier pont-levis, traverser diagonalement l'esplanade du châtelet, forcer une barrière, passer sur un second pont-levis, entrer dans un ouvrage avancé fermé par ce pont et défendu par deux échauguettes avec mâchicoulis, se présenter enfin devant la porte, protégée par une ligne de mâchicoulis supérieurs, par une herse et par un second mâchicoulis percé devant les vantaux (1). » Les châtelets, qui constituaient ainsi de petites citadelles au devant de chaque porte, étaient d'ailleurs, comme tout le mur d'enceinte, entourés de fossés pleins d'eau. Avec les moyens d'attaque de l'époque, la fortification d'Avignon présentait, en somme, un ensemble fort respectable; elle donnait une garantie absolue à la ville contre le retour des Grandes Compagnies et de toutes les bandes errantes; elle pouvait même, à la rigueur, résister aux attaques d'une armée régulière.

Le mur d'enceinte avait, de la base au parapet, une hauteur de 12 mètres. Son développement était de 4,880 mètres. Il était percé de sept portes flanquées chacune de tours et portant une cloche d'alarme :

La « porte de l'Oulle », dont le nom provençal *ouilles*, poterie, marmite, brique, rappelle le marché des ouilles et de tous les objets grossiers en terre cuite que l'on fabriquait à Villeneuve; elle s'ap-

(1) Voir les mémoires et comptes rendus publiés par la Commission des archives des monuments historiques.

pelait aussi quelquefois la « porte du Pertuis », à cause du passage de la Sorguette, qui la longe avant de se jeter dans le Rhône, et la « porte du Limas », à cause des limons que le fleuve y avait déposés tout autour ;

La « porte Saint-Roch », qu'on appelait aussi la « porte du Miracle » ou « de Champfleury », et qui s'ouvrait sur la plaine arrosée par la Durance ;

La « porte Saint-Michel », qui tirait son nom d'une petite chapelle consacrée à ce saint, et qu'on appelait aussi quelquefois « porte des Princes » ;

La « porte Humbert » ou « l'Imbert » ;

La « porte Saint-Lazare » ;

La « porte de la Ligne » ou « du Bois », où se trouvait le quai des charpentiers sur le Rhône ;

La « porte du Rhône » enfin, la plus fréquentée, qui se trouvait à peu près sur l'emplacement de l'ancienne « porte Ferruce » de l'enceinte du moyen âge et de la *porta Aquaria* de l'enceinte romaine. C'était celle par laquelle on entraît lorsqu'on venait du « Royaume » dans le domaine du Pape, en passant sur le pont Saint-Bénézet, la véritable porte d'honneur de la ville.

Deux nouvelles portes ont été ouvertes dans le courant du siècle :

La « porte Saint-Dominique », qui traverse le vaste emplacement, désert aujourd'hui, où se trouvait le magnifique couvent des Dominicains, situé sur la Sorguette, et dont la grande tour de Saint-Jean fut un des premiers ouvrages construits par le pape Innocent VI. Tour et couvent ont été rasés à la Révolution ;

La « porte Pétrarque » enfin, qui est aujourd'hui la principale entrée d'Avignon, depuis que le chemin de fer a déplacé le mouvement des marchandises et des voyageurs qui avait lieu autrefois sur les quais du Rhône, entre la porte de la Ligne et la porte de l'Oulle.

X

Il existe un nombre considérable de vieilles estampes représentant Avignon au quinzième, au seizième et au dix-septième siècle. L'une des plus curieuses est une perspective cavalière de la ville, publiée à Cologne en 1572 par G. Braun et Fr. Hogenberg, sous le nom de « Plan aux Personnages ». Sauf les petits châtelets qui ont disparu en avant des portes et les deux entrées nouvelles (la porte Saint-Dominique et la porte Pétrarque), l'enceinte que l'on voit aujourd'hui ne diffère en rien de celle du seizième siècle. Les fossés seuls ont été comblés et remplacés par un large chemin de ronde qui sert de boulevard extérieur à la ville moderne; mais les remparts ont conservé les mêmes lignes; et les mâchicoulis, supportés par de petites consoles d'un profil ravissant, les créneaux d'une parfaite régularité, les pierres d'un poli, d'une finesse de joint et de taille que nos appareilleurs modernes pourraient prendre pour modèle, sont recouverts çà et là de mousse et de petites pariétales qui ont pris avec le temps une couleur de feuilles sèches d'une tonalité exquise. La seule différence sensible du plan ancien avec l'état actuel est le nombre beaucoup plus grand des constructions de toute sorte qui remplissent, presque sans vides, tout l'espace circonscrit par l'enceinte, tandis qu'aujourd'hui la ville présente, à l'intérieur des remparts, surtout du côté du Sud-Ouest et du Sud-Est, d'immenses lacunes, des jardins souvent abandonnés, des terrains vagues et presque déserts. La population a, en effet, diminué de plus de moitié depuis le départ des papes. Elle est à peine de 40,000 âmes; et, bien qu'elle ait une certaine tendance à s'accroître, il est peu probable que ce chiffre soit jamais beaucoup dépassé.

La description des enceintes successives d'Avignon, depuis les époques primitives et sans histoire définie jusqu'aux temps modernes, les circonstances dans lesquelles elles ont été construites, les considérations qui ont motivé leur tracé, les destructions partielles

ou totales qu'elles ont éprouvées à la suite de sièges, d'invasions, de désordres intérieurs, d'inondations du Rhône et de la Durance, constituent, en fait, une riche collection de documents dont l'interprétation, la continuité et le classement méthodique permettraient de suivre le développement de la ville à travers les âges. L'histoire d'Avignon est, en réalité, celle de ses remparts. Nous ne pouvons que la résumer en quelques lignes.

Avignon a eu cinq enceintes, ayant toutes pour noyau le massif du rocher, son oppidum primitif.

La première, aux temps préhistoriques, a été l'enceinte grossière, presque naturelle, composée de gros blocs informes qui entouraient la plate-forme supérieure du rocher des Doms;

La deuxième, à l'époque barbare, a réuni à cet oppidum les premières pentes du rocher et descendait jusqu'à la grève du Rhône. Ce fut l'enceinte du burg cavare, qui comprenait seulement le rocher comme citadelle et une grève sur les bords du fleuve;

La troisième a circonscrit toute la partie insubmersible qui s'étend autour du rocher et est à peu près définie par ce qu'on appelait autrefois « les sept paroisses ». C'est l'enceinte gallo-romaine qui a supporté les sièges de Clovis et de Charles-Martel;

La quatrième est parfaitement déterminée par le cours de la Sorguette, qui lui servait de fossé extérieur et longeait son mur d'escarpe. C'est l'enceinte du moyen âge, celle qui a supporté le siège de Louis VIII en 1226 et a été complètement rasée;

La cinquième enfin, qui empiète sur le champ d'inondation du Rhône et défend contre ses débordements la plus grande partie de la ville et des faubourgs conquis sur le fleuve. C'est l'enceinte des papes, que l'on admire encore aujourd'hui.

Toutes ces enceintes ont le rocher des Doms pour point commun de contact ou plutôt de soudure. A peu près circulaires, ou mieux ayant la forme d'ellipses allongées, elles peuvent être représentées par une série d'anneaux aplatis de dimensions grandissantes que l'on tiendrait à la main. Les anneaux figureraient

les différentes enceintes, la poignée qui les relierait représenterait le massif du rocher, successivement berceau et acropole de la ville antique, citadelle de la ville du moyen âge, plate-forme et promenade de la ville moderne (1).

(1) Voir le plan d'Avignon et de Villeneuve-lez-Avignon, pl. XIII.

II. — LE PONT SAINT-BÉNÉZET ET LE PALAIS DES PAPES.

La traversée du Rhône à Avignon. — Absence de pont fixe. — Rareté des ponts sur les grands fleuves à l'époque romaine. — Le pont d'Avignon. — Légende de saint Bénézet. — Les textes et les chroniqueurs. — La Charte avignonnaise, *antiqua membrana*. — Le récit légendaire, *historia*, et le procès-verbal d'information, *notatio*. — La Charte lyonnaise. — Canonisation et office de saint Bénézet. — Critique des textes et des témoignages. — Mention erronée de l'éclipse totale de soleil en 1177. — Les Frères pontifes à Avignon. — La chapelle et l'hospice. — Description du pont. — Ruines et reconstructions successives. — État actuel.

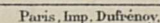
Origine du château des papes. — Installation de Jean XXII dans le palais épiscopal. — Le palais de Benoît XII et le palais de Clément VI. — Agrandissements successifs. — Caractère militaire de la construction. — Décoration intérieure par les artistes italiens. — Fresques de Simon Memmi et de son école. — Dégradations modernes.

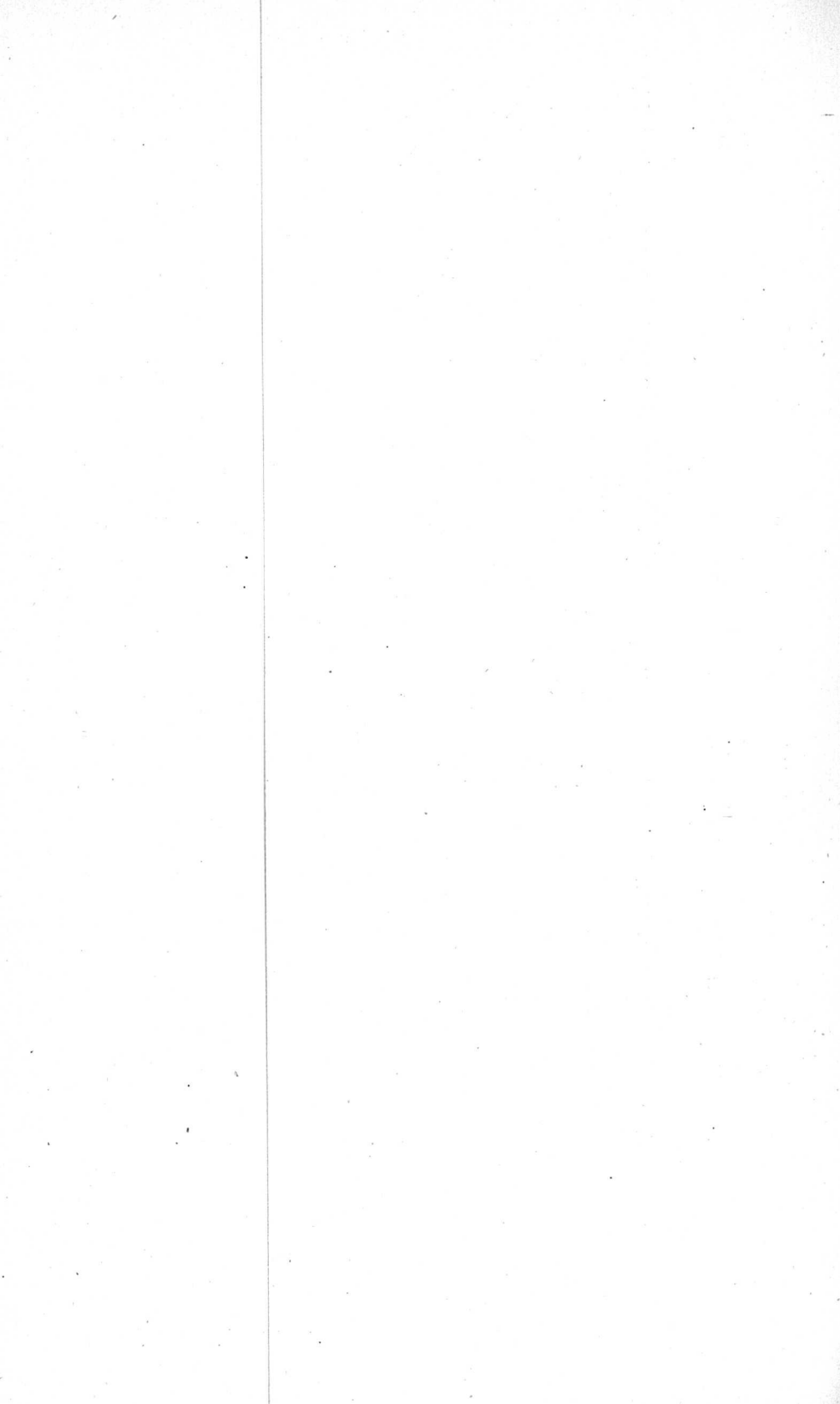
La ville et la cour pontificale. — Le luxe et les mœurs. — Caractère italien de la ville moderne.

I

La ville d'Avignon, dit un des plus vieux historiens des évêques, archevêques, papes, légats et vice-légats, princes et dignitaires de l'Église qui s'y sont succédé depuis l'origine des temps apostoliques (1), est « noble pour son antiquité, agréable pour son assiette, riante pour la fertilité du solage, superbe pour ses murailles, charmante pour la douceur de ses habitants, magnifique pour son palais, belle pour ses grandes ruës, merveilleuse pour la structure de son pont, riche pour son commerce, connuë par toute la terre. Elle a espreuvé la domination de presque tous les plus grands monarques de la terre; car des Grecs elle passa aux Romains, et des Romains aux Bourguignons sous Gondebaut

(1) *Histoire chronologique de l'Eglise, des Evesques et Archevesques d'Avignon*, par FRANÇOIS NOVGVIER, pr. en Avignon, de l'imprimerie de George Bramerar, imprimevr de Sa Sainteté, de la Ville et Vniversité, MDCLIX.





et les autres, de ceux-là aux François sous Clovis, de là aux Gots sous Théodoric; après, elle retourna aux François qui la transmirent aux roys d'Arles, dont elle passa aux empereurs d'Allemagne, sous lesquels elle se rendit république à l'impériale et se maintint telle l'espace de plus de cent ans, iusques aux conventions faites l'an 1251 que renonçant à sa liberté, elle se soumit volontairement aux comtes de Prouence et à ceux de Tholose par moitié, laqu'elle s'estant réunie entièrement sous les comtes de Prouence fut acquise par le Saint-Siège. Sous la douceur de cet empire, elle a fleury depuis l'an 1348, iusques à ce iourd'huy, ayant tesmoigné en toute sorte de rencontre la mesme fidélité inébranlable qu'elle avoit fait paroistre à tous ses autres souverains. »

Il ne saurait être question ici de faire même un résumé historique d'une ville qui a éprouvé de si fréquentes révolutions, qui a changé tant de fois de maîtres et de gouvernements et a eu la rare bonne fortune d'être, pendant soixante-dix ans, la capitale du monde civilisé. Les archives d'Avignon, bien qu'une partie importante de pièces et de documents, et notamment tous les comptes des trésoriers apostoliques désignés sous le nom de *cameralia*, aient suivi les papes à Rome; où ils restent déposés dans l'*Archivio segreto di Vaticano*, contiennent encore de véritables trésors. Leur dépouillement et leur commentaire seraient l'œuvre de plusieurs années; et une histoire complète de la ville, appuyée sur d'aussi nombreux et précieux documents, serait un travail de Bénédictin. Notre intention beaucoup plus modeste est d'esquisser seulement en quelques traits la physionomie originale de la ville et surtout les rapports qu'elle a eus avec le grand fleuve qui lui a donné la vie et la richesse, et qui fait toujours son charme en même temps que son orgueil. Nous avons déjà décrit les enceintes successives qui l'ont séparée du Rhône dans la série des temps historiques, et la dernière de ces enceintes demeurée intacte qui lui sert à la fois de digue, de défense et d'ornement. Il nous reste à parler du vieux pont légendaire qui traverse les deux bras du fleuve, et du château-forteresse qui les domine de toute la hauteur de sa

masse architecturale que les siècles et les hommes ont à peine pu ébranler.

II

On se rappelle qu'une des quatre grandes voies militaires, — et la plus importante certainement, — construites ou restaurées par Agrippa au premier siècle de notre ère, et qui rayonnaient autour de Lyon, descendait la rive gauche du Rhône et traversait successivement Vienne, Valence, Avignon et Arles. Là, elle se soudait à la fois à la voie Aurélienne, qui conduisait en Italie par le littoral et les Alpes Maritimes, et à la voie Domitienne, qui conduisait en Espagne par Nîmes, Narbonne et les Pyrénées. En face d'Avignon, sur la rive droite du Rhône, une route secondaire gravissait les coteaux qui bordent le fleuve, passait au Puy Andaon (1), au pied duquel s'éleva plus tard Villeneuve-lez-Avignon, à Pujaut, *Podium Altum* (2), dont elle contournait l'étang, et se retournait ensuite pour retomber dans la vallée du Gardon. Elle traversait cette rivière à Remoulins au moyen d'un pont en maçonnerie, dont on voit encore la culée d'appui sur la rive droite (3), à trois kilomètres environ en aval du célèbre aqueduc

(1) *Monasterium Sancti Andreæ, in cacumine montis qui nuncupatur Andaoni, super fluvium Rhodani.*

Hist. de Languedoc, II, pr. c. 156 et 325.

Cart. de Saint-Victor de Marseille, ch. 533.

Chap. de Nîmes, Arch. départ., 1175.

Cart. de Villeneuve, Arch. du dép. du Gard.

(2) *Castrum Podii-Alti — Mons Altus — Podium Altum.*

Cart. de Saint-André de Villeneuve, 1175.

MÉN., I, pr. p. 70, ch. 1, 1226.

Mss. d'Aubais, Bibl. de Nîmes, 13, 885, 1316.

Dén. de la Sénéch., 1384.

(3) La traversée du Gardon avait lieu, dans le principe, par le gué permanent qui subsiste toujours. Cette traversée fut améliorée, sous l'occupation romaine, par l'établissement d'un pont fixe en maçonnerie dont les vestiges existent encore sur la rive droite, à 55 mètres en amont du pont suspendu de Remoulins. Le pont romain a été détruit dans la première moitié du huitième siècle; le passage par le gué fut repris pendant tout le moyen âge, concurremment avec un

qui conduisait à Nîmes les eaux de la Fontaine d'Eure, *Ura*, située au pied même de la falaise d'Uzès. Elle suivait de Remoulins à Nîmes à peu près le même tracé que la route moderne actuelle et se raccordait à Nîmes à la voie Domitienne.

Il est donc à peu près certain que les voyageurs, qui avaient à se rendre par terre d'Avignon à Nîmes et de là à Narbonne et en Espagne, ne prenaient pas la peine de descendre sur la rive droite jusqu'à Arles pour traverser le Rhône. Ils le traversaient directement à Avignon ; mais il est aussi très probable que le passage à travers les bras du fleuve, les « îlons » plus ou moins atterries et les îlots vagues qui les encombraient, n'avait pas lieu au moyen d'un pont en maçonnerie ni même d'un pont fixe en charpente.

Les Romains, d'ailleurs, qui nous ont laissé, sur la terre ferme, des monuments dont les proportions grandioses et la puissance de résistance sont encore pour nous un sujet d'admiration, étaient, au demeurant, d'assez médiocres constructeurs hydrauliques. Leurs jetées à la mer, leurs murs de quai, leurs fondations dans les terrains vaseux et surtout au-dessous de l'eau étaient absolument rudimentaires et n'ont pas duré plus de deux ou trois siècles. Le fameux pont construit par Trajan, sur le Danube, lors de son expédition contre les Daces, n'était, comme le pont du Rhin, bâti par César pour faciliter les incursions des armées romaines en Germanie, qu'un grand ouvrage en charpente. Si l'on en croit les bas-reliefs de la colonne Trajane (1) qui s'accordent avec la gravure d'une médaille conservée à la Bibliothèque Nationale (2), chaque ouverture ou travée devait se composer essentiellement de trois arceaux concentriques, formant la partie agissante d'une ferme, dont les grandes pièces étaient des poutres artificielles faites de petits madriers assemblés, suivant le système décrit par

bac établi à Lafoux, et qui a fonctionné jusqu'en 1832, époque de la construction du pont suspendu actuel.

(G. CHARVET, *Les voies romaines chez les Volkes Arékomikes*. Alais, 1874.)

(1) FROEHNER, *La colonne Trajane*, texte et planches.

(2) Exergue : S . P . Q . R . OPTIMO . PRINCIPI

Au-dessous : une arche en charpente formée d'un triple cours de pièces cintrées et équidistantes (grand bronze, COHEN, n° 419).

Apollodore (1) ; or, c'est Apollodore précisément qu'on croit être l'architecte du pont de Trajan (2). Les arches de rive étaient solidement encastrées dans de fortes culées en pierre ; quant aux arches en rivière, elles avaient à peu près toutes la même ouverture, — une quarantaine de mètres, — et reposaient sur vingt piliers en maçonnerie, peut-être même simplement sur des pilotis. L'ensemble, qui constituait en somme un système assez fragile, devait nécessiter un entretien continu et des réparations incessantes, et être plus ou moins disloqué par les grandes crues du fleuve et les débâcles de glace. Le pont ne résista pas d'ailleurs aux invasions des Barbares. Il n'existait pour ainsi dire plus, moins d'un siècle après Trajan (3).

Il est très vraisemblable qu'il n'y avait sur le Rhône, entre Lyon et la mer, que deux grands ponts fixes, l'un à Vienne, l'autre à Arles. A Lyon, la communication entre les deux rives avait lieu au moyen de bateaux jointifs ou même simplement d'un bac qui se trouvait à peu près à l'emplacement où on a établi depuis avec tant de peine le pont de la Guillotière. Le pont sur la Saône qui reliait la ville romaine, établie sur les pentes de la colline de Fourvières, au quartier marchand et cosmopolite du confluent, n'était qu'un pont de bateaux, tout au plus un pont en charpente. Le pont de Vienne, qui faisait communiquer entre elles les deux parties de l'ancienne métropole des Allobroges, paraît, au contraire, avoir été un véritable pont en pierre et a subsisté jusque vers le milieu du dix-septième siècle. La légende plutôt que l'histoire en attribue la construction au proconsul Tibérius Gracchus conduisant, dans les premiers temps de la conquête, — 175 ans avant

(1) *Poliorcétique des Grecs*, édit. Wercher, p. 139, l. V et suiv.

AUG. CHOISY, *L'art de bâtir chez les Romains*. Paris, 1873.

(2) PROCOP., *De edific.*, lib. IV, cap. VI.

(3) L'ouverture des travées du pont était de 36 mètres en moyenne ; les piles maçonnées étaient distantes environ de 54 mètres d'axe en axe. L'ouverture totale du pont, vides et pleins compris, paraît avoir été de 1,134 mètres. D'après Dion Cassius (LXVIII, 13), la largeur du fleuve était, en cet endroit, de 3,570 pieds grecs, soit 1,100 mètres. — Voir à ce sujet le rapport de M. LALANNE, président de la commission technique européenne pour la construction d'un pont sur le Danube, décembre 1879.

J.-C., — son armée en Espagne. Mais comme l'établissement d'un pont en pierre n'est pas l'œuvre de quelques semaines, on peut regarder comme certain que le passage de l'armée romaine eut lieu simplement sur un pont provisoire de bateaux jointifs ou recouverts par des pièces de bois, comme dans tous les temps les généraux en ont jeté sur les cours d'eau pour le passage rapide de leurs troupes et de leurs convois; et il est très probable que le pont romain de Vienne, qui a été, pendant sa longue vie, l'objet de la vénération et de la sollicitude des populations riveraines, date du règne de l'empereur Trajan, qui fut peut-être le plus grand constructeur de l'empire.

On sait le rôle important qu'il a joué dans l'histoire de la ville et avec quel soin les vieux chroniqueurs ont tenu ses annales (1). On le considérait comme une merveille. Pendant tout le moyen âge il résista tant bien que mal aux crues du Rhône. On le réparait sans cesse. Tantôt on reconstruisait quelques arches écroulées, tantôt on les remplaçait par des travées en bois ou des platelages établis sur pilotis. Ce fut pendant plusieurs siècles un chantier permanent. Les papes accordaient des indulgences, les rois de France, les dauphins du Viennois, les empereurs d'Allemagne eux-mêmes concédaient des privilèges à tous ceux qui contribuaient de leur argent ou de leurs bras à ces réparations successives, jusqu'au jour où, complètement enlevé par les eaux, on fut obligé de l'abandonner et de le remplacer d'abord par un simple bac, puis par le pont suspendu que nous voyons aujourd'hui.

La construction d'un pont en pierre à Vienne n'offrait pas d'ailleurs de très grandes difficultés, à cause du peu de largeur du fleuve, qui présente, en cet endroit de son cours, un fond assez stable et un lit parfaitement déterminé. Mais il n'en était pas de

(1) CHORIER, *Antiquités de Vienne*. Lyon, 1659.

MERMET, *Histoire de Vienne*. Paris, 1828-33.

ROCHIER, *Histoire du Vivarais*.

A. SAGNIER, *Les ponts romains sur le Rhône*. Avignon, 1879.

BRUGUIER-ROURE, *Les constructeurs de ponts au moyen âge. Récits légendaires ou historiques*. Paris, 1875.

même à Arles; et les géographes classiques rapportent d'une manière très précise que le grand pont qui reliait la ville constantinienne à son faubourg populeux de Trinquetaille n'était qu'un pont de bois appuyé sur chaque rive contre deux culées en maçonnerie. Les vestiges en sont encore très apparents (1).

De Lyon à Arles, les itinéraires ne mentionnent aucun pont fixe sur le fleuve. Il n'y avait pas de communication régulière entre la colonie de Valence et le pays des Helviens situé en face, sur la rive droite; et la traversée du Rhône devait s'y effectuer soit au moyen d'un bac, soit en empruntant le secours d'une de ces nombreuses corporations de bateliers ou d'utriculaires qui étaient installées sur les deux rives du fleuve. On se rappelle qu'une des plus importantes de ces associations de bateliers qui étaient de véritables « passeurs d'eau » avait son siège à Cavaillon, où elle assurait à la fois la traversée de la basse Durance et les communications dans toute la banlieue d'Avignon presque entièrement formée de lagunes et de marais.

Une autre existait sur le Rhône, à Aramon, à quatre kilomètres environ en aval d'Avignon (2); et une route secondaire partait d'Aramon même, se dirigeant sur le Gardon et de là vers Nîmes.

Bien que Tarascon et Beaucaire fussent l'un et l'autre situés sur la voie Domitienne, aucun pont fixe ne reliait ces deux villes, peu importantes d'ailleurs par elles-mêmes à l'époque romaine, mais qui étaient cependant des étapes obligatoires sur la grande route de l'Italie en Espagne. On traversait le Rhône à Beaucaire

(1) *Ut mediam facias navali ponte plateam.* (AUSON., *De clar. urb.*)

Præcipitem Rhodanum molli quæ ponte subegit

Et junxit geminas connexo tramite ripas.

(S. PAULIN DE NOVES, *Carmina.*)

Arelate est civitas quæ tabulatum pontem per fluminis dorsa transmittit.

(CASSIODORE, l. VIII, lett. 10.)

(2)

VTRIC . ARAM
SABINIANVS . OB
REVERENTIAM

Utric(ulariis) Aram(onensibus). Sabinianus ob reverentiam.

Sabinianus aux utriculaires d'Aramon, hommage respectueux.

(Proc.-verb. de l'Acad. du Gard, 1872.)

en bateau, peut-être avec un ou deux bacs qui reliaient aux deux rives l'île de *Gernica*, située au milieu du fleuve; mais très certainement il n'existait pas de pont permanent de bateaux comme à Arles, encore moins un pont en charpente dont les itinéraires et les géographes classiques n'eussent pas manqué de faire mention (1).

Cette rareté des ponts qui ressort si nettement du silence des itinéraires et qui s'explique assez naturellement par l'impéritie réelle des Romains pour les grandes constructions hydrauliques, n'avait d'ailleurs aucun inconvénient sérieux aux premiers siècles de notre ère. Le Rhône moderne est aujourd'hui traversé de Lyon à Arles par une vingtaine de ponts ou viaducs qui nous semblent avec raison absolument indispensables pour nos échanges et nos transports. Mais il y a deux cents ans à peine, sous le règne de Louis XIV et le ministère de Colbert, et à la fin même du siècle dernier, pendant la sage et féconde administration de Turgot, on comptait à peine cinq ou six ponts permanents sur le fleuve : celui de la Guillotière à Lyon, celui de Vienne, le pont Saint-Esprit, le pont Saint-Bénézet à Avignon et les deux ponts de bateaux de Beaucaire et d'Arles. Encore ce nombre fut-il réduit souvent à quatre par suite de la rupture des ponts de Vienne et de Saint-Bénézet qui étaient remplacés par de simples bacs.

On s'accommodait très bien de cet état de choses. Les routes de terre présentaient des inconvénients et des dangers de toute sorte : insécurité complète, lacunes nombreuses, extrême lenteur des voyages, arrêts indéfinis par suite de l'absence à peu près totale d'entretien régulier, mauvaises conditions surtout de l'ou-

(1) Le passage du Rhône à Beaucaire s'appelait *trajectus Rhodani*. (Voir le 4^e vase Apollinaire.) Cette désignation de *trajectus* au lieu de *pons* indique bien qu'il n'y avait qu'un passage d'eau, un bac, et non un véritable pont.

Cf. E. DESJARDINS, *Comment. de la carte de Peutinger*, aux mots *Arelate* et *Ugerno*.

A. AURÈS, *Sur le tracé de la voie Domitienne entre Nîmes et le Rhône*. (Mém. de l'Acad. du Gard, 1864.)

L. ROCHETIN, *Étude sur la viabilité romaine dans le département de Vaucluse*, 1883.

tillage des transports. Le roulage n'existait pas. On ne connaissait pas les voitures suspendues. On se servait de mauvais chars à petites roues et le plus souvent de bêtes de somme. La circulation sur les voies de terre n'était guère possible que pour les grands seigneurs, les courriers et les hommes d'armes. La véritable route de la vallée du Rhône était le fleuve lui-même; et, lorsqu'on avait besoin de passer d'une rive à l'autre, on le traversait en bateau. Quelques bacs ou des équipes de nautoniers assuraient ce service d'une manière plus ou moins régulière.

Telle était la situation il y a deux siècles à peine, à plus forte raison à l'époque gallo-romaine. Les documents antiques ne font mention, à la vérité, d'aucun bac à traîlle; mais l'appareil est si simple, si élémentaire, qu'il est impossible qu'il n'ait pas été connu de tout temps. De nombreux bas-reliefs, et notamment celui de Marc-Aurèle et de Faustine qui orne l'escalier du Capitole, donnent le dessin très exact de pontons en charpente destinés à l'embarquement sur la rive d'un fleuve, assez semblables à ceux que nous employons aujourd'hui. Quant à la traîlle proprement dite, qui consiste dans une poulie roulante engagée sur une corde, *trochlæa*, *τροχλῶν*, tendue à chaque rive sur deux pylônes en maçonnerie, ou plus simplement attachée à deux grands mâts verticaux maintenus par des haubans, elle était incontestablement fort en usage chez les anciens; et les gens de rivière l'ont de tout temps connue et pratiquée.

Il est à remarquer enfin qu'indépendamment des difficultés de sa construction, un pont sur une grande rivière à courant rapide est toujours une gêne sérieuse pour la navigation. En fait, presque tous les ponts romains ont été construits sur des rivières à faible courant et d'une largeur moyenne, — le Tibre en amont de Rome, le Pô à Rimini, le Petit Rhône à Fourques, — et le plus souvent sur des rivières qui n'étaient guère navigables. Tels sont les magnifiques ponts d'Alcantara et de Mérida en Espagne; et, dans la région de la Narbonnaise, les ponts de Sommières et d'*Ambrussum* sur le Vidourle, le pont du Gard, le pont Jullien sur le Coulon (Vaucluse), le pont de Vaison sur l'Ouvèze, le pont Fla-

vien sur l'Arc (Bouches-du-Rhône). On peut donc regarder comme absolument certain qu'il n'y avait pas à Avignon, à l'époque gallo-romaine, de pont fixe en maçonnerie ou en charpente, ni même de pont de bateaux, et que les communications d'une rive à l'autre du Rhône devaient avoir lieu, d'une manière plus ou moins régulière, au moyen d'un ou de plusieurs bacs à traîlle réunissant les unes aux autres les îles qui encombraient le lit du Rhône, ou au moyen de bateaux indépendants, peut-être même de simples radeaux portés sur des outres comme à Aramon et à Cavaillon.

III

Le fameux pont d'Avignon, celui que la légende et la chanson ont rendu populaire,

Les beaux Messieurs font comme ci,
Les belles Dames font comme ça,
Tout le monde y passe,

est le premier qui ait été construit et date de la république avignonnaise. Commencé en 1177 et terminé en 1188, il est, par conséquent, antérieur de près d'un siècle au pont Saint-Esprit; et c'est sans contredit le plus grand travail de l'époque, celui surtout dont l'exécution fut menée de la manière la plus sûre et la plus rapide par une de ces admirables corporations de Frères pontifes dont nous avons dit plus haut l'organisation, les mérites et les bienfaits.

La construction d'un pont en maçonnerie à arches surbaissées, ayant près de trente mètres d'ouverture et traversant deux bras du Rhône qui n'avaient pas moins d'un kilomètre de largeur, était pour l'époque une œuvre tellement extraordinaire qu'on ne pouvait manquer d'y voir la marque d'une intervention surnaturelle. La légende de saint Bénézet est fixée dans toutes les mémoires, on peut même dire dans tous les cœurs de la Pro-

vence et du Comtat ; mais , quelque connue qu'elle puisse être , elle a trop d'intérêt pour ne pas être brièvement racontée.

Le jeune Benoît ou Bénézet était un petit berger de douze ans qui gardait le troupeau de sa mère aux environs de Viviers en Vivarais. Il entend un jour une voix du ciel qui l'appelle par trois fois. C'est Jésus-Christ lui-même qui lui ordonne d'aller à Avignon et d'y bâtir un pont sur le Rhône. Bénézet hésite. Il craint d'abandonner son troupeau. Il ne sait rien ; il ne connaît pas le Rhône ; il n'a jamais quitté son pays, il n'a pas d'argent, trois deniers à peine. La voix insiste et le rassure : « Obéis, lui dit-elle, un ange te conduira. » Cet ange apparaît sous la forme d'un pèlerin. Tous deux se mettent en route et arrivent en face d'Avignon. Mais l'enfant est saisi de frayeur en voyant la largeur du fleuve : « Ne crains rien, lui dit l'ange, cette barque te passera ; entre dans Avignon, montre-toi à l'évêque et à son peuple ; l'esprit de Dieu est avec toi. » Et il disparaît.

Le maître de la barque était un Juif. Bénézet l'implore au nom de Dieu et de la Vierge Marie. Il est d'abord rebuté et l'objet de plaisanteries de mauvais goût. Il insiste et finit par fléchir le Juif, qui, ne pouvant lui extorquer davantage, lui prend ses trois deniers et le passe sur l'autre rive. L'enfant monte droit à l'église où l'évêque Pons prêchait devant son peuple. Il s'avance résolument devant la chaire, et d'une voix ferme : « Écoutez-moi tous, dit-il : Monseigneur Jésus-Christ m'envoie vers vous pour que je fasse un pont sur le Rhône. » L'évêque, interrompu par un étranger d'une si chétive apparence, entre naturellement en fureur et le fait jeter à la porte, avec ordre de le conduire au prévôt viguier pour être châtié de son insolence et de son imposture. Il ne s'agissait rien moins pour lui que d'être écorché vif. L'enfant ne se trouble pas plus devant le viguier que devant l'évêque : « Monseigneur Jésus-Christ, lui répète-t-il, m'a envoyé dans cette ville pour que je fasse un pont sur le Rhône. — Un pont sur le Rhône ! répliqua le viguier, comment toi, vil mendiant qui n'as rien, tu te vantes de construire un pont là où Dieu,

ni saint Pierre, ni saint Paul, ni l'empereur Charles n'a pu le faire! Cependant, comme on sait que les ponts se construisent avec des pierres, avant de te punir comme tu le mérites, je vais t'éprouver. Tu vois cette pierre? Si tu peux la remuer et la porter au Rhône, je croirai que c'est Dieu qui t'envoie. »

La pierre, dit la légende, n'avait pas moins de 13 pieds de long sur 7 de large, et était épaisse à proportion. Trente hommes auraient pu à peine l'ébranler. C'était un de ces énormes monolithes abandonnés dans la cour du palais du viguier, débris de quelque monument romain détruit à la suite du sac de la ville par les Sarrasins. Bénézet s'agenouille, fait sa prière; puis, saisissant le bloc gigantesque, l'enlève aussi facilement qu'un caillou, le porte sur son épaule à travers la ville et le dépose sur la berge du Rhône, là même où il devait fonder la première arche. Le viguier se précipite alors aux pieds de l'enfant et le qualifie de saint. La foule l'acclame. La ville entière est dans l'allégresse. Cinq mille sous d'or sont recueillis dans la première journée. Tout le monde veut contribuer à la construction du pont sous la direction du bienheureux étranger visiblement inspiré et envoyé par Dieu. Les travaux sont immédiatement entrepris. Mais le jeune Bénézet n'en voit malheureusement pas la fin. Il meurt en 1184; et son corps vénéré est déposé dans une petite chapelle bâtie sur le pont lui-même.

Quatre ans après, l'ouvrage est entièrement terminé par les compagnons mêmes de Bénézet. Il mesure près de 900 mètres de long; il a dix-neuf arches d'une hardiesse et d'une élégance jusqu'alors inconnues, des piles admirablement défendues par des éperons, des tympans ingénieusement évidés pour permettre l'écoulement des grandes eaux d'inondation. C'est, en un mot, le plus admirable ouvrage d'art de toute la région du Rhône, et pour la ville d'Avignon et tous les pays voisins, un lieu de pèlerinage et d'incessantes promenades, en même temps qu'un sujet de légitime orgueil.

Telle est la légende avignonnaise; et, pour tout bon Avignonnais, quelque merveilleuse qu'elle paraisse, elle est plus vraie que

l'histoire elle-même. La croyance populaire, la tradition constante de sept siècles, et même une sorte de vanité locale, sont d'accord pour affirmer l'intervention divine, et toute une série d'épisodes miraculeux intimement liés à la construction du pont, œuvre incomparable qui n'aurait pu être conçue et menée à bonne fin que par des moyens surnaturels et l'effet de grâces supérieures.

Les textes d'ailleurs ne manquent pas, et permettent tout au moins de reconstituer les principaux éléments du fait historique. La légende du pont d'Avignon a tout d'abord ce caractère particulier, qui lui donne incontestablement plus de valeur qu'à la plupart des récits merveilleux du même ordre, qu'elle n'a jamais varié, que c'est une légende écrite et non parlée, et qu'elle a été composée au lendemain même des événements. Elle est nette, précise, n'a rien de flottant ni d'indécis; elle contient en outre, comme annexe, un consciencieux procès-verbal d'information et des dépositions sinon très judicieuses, du moins absolument sincères, de témoins contemporains (1). Elle constitue donc, dans le sens critique du mot, un véritable document sur lequel il est permis, sans doute, de faire bien des réserves, mais que l'on ne peut absolument négliger et que l'on doit même sérieusement discuter.

IV

Le pont d'Avignon a été commencé en 1177 et terminé en 1188. C'est là d'abord un fait indéniable.

Le premier chroniqueur, certainement contemporain de Bénézet, qui ait parlé de son œuvre, est le Frère Robert, *Robertus Antisiodorus*, d'abord chanoine de la cathédrale d'Auxerre, puis moine prémontré de l'abbaye de Saint-Marien, séparée d'Auxerre par la rivière de l'Yonne, et fondée aux premiers temps apostoliques par saint Germain, sous l'invocation de saint Côme et de saint

(1) Voir pièce justificative III.

Damien. La chronique de Robert d'Auxerre commence aux âges primitifs du christianisme, et s'arrête à l'année 1210, qui a précédé sa mort (1). Elle se recommande à la fois par un certain mérite littéraire, de la précision, et surtout l'absence de tout épisode merveilleux ou visant à l'effet. La haute vertu de son auteur et ses connaissances historiques, bien supérieures à celles de ses contemporains, lui donnent en outre une réelle autorité.

Cinq autres chroniqueurs, presque contemporains aussi, et qui paraissent avoir reproduit le souvenir de traditions encore vivantes, ont confirmé le récit du moine d'Auxerre.

Ce sont :

Pierre Coral, auteur de la Chronique de Saint-Martin de Limoges (2) ;

L'illustre Dominicain Vincent de Beauvais, l'une des gloires du treizième siècle, qui a parlé avec détails de Bénézet, dans la partie « historique » de sa vaste et savante encyclopédie des connaissances de l'époque (3) ;

Martin le Polonais, archevêque de Gnesne en Posnanie, mort en 1278 (4) ;

L'auteur anonyme de la Chronique de Tours, qui était chanoine de cette ville (5) ;

Guillaume de Nangis, enfin, qui vivait sous le règne de saint Louis (6).

De ces six chroniqueurs, un seul, Guillaume de Nangis, parle d'une éclipse de soleil survenue à la sixième heure du jour, c'est-à-dire vers midi, le 13 septembre de l'année 1177, et coïncidant avec l'arrivée de Bénézet à Avignon. Les autres se contentent de mentionner l'émotion profonde produite par l'arrivée du jeune

(1) *Chronologia serum temporum*. (Trecis, 1607, in-4°, p. 84.)

Recueil des hist. des Gaules, t. XII, *Chronicon Antissiodorensis*, p. 298.

(2) *Chronicon S. MARTINI LEMOVICENSIS*. (*Recueil des hist. des Gaules*, t. XII, p. 455.)

(3) VINCENTIUS BELLOVACENSIS, *Speculum historiale*, lib. XXIX, cap. xxi.

(4) MARTINUS POLONUS, voir TH. RAYNAUD, *Antemurale*. Avignon, 1662.

(5) *Chronicon Turonense*. (*Recueil des hist. de France*, t. XII, p. 477.)

(6) Guill. de Nangis, sive Nangiacy, ord. S. Bened. (*Recueil des hist. de France*, t. XX, p. 759.)

étranger, son inspiration divine et l'enthousiasme avec lequel fut entreprise, par une population d'abord hostile, une œuvre jugée jusque-là impossible, comme si une force surhumaine était immédiatement intervenue, *divino nutu incitati an commoti* (1).

Tous les auteurs ecclésiastiques ou laïques qui ont écrit la vie de saint Bénézet — et le nombre en est grand — se sont appuyés sur deux documents qui remontent incontestablement au treizième siècle.

Le premier est ce qu'on peut appeler la charte avignonnaise des Actes de saint Bénézet; le second est la charte lyonnaise des mêmes actes. Ces deux documents sont d'accord quant aux faits principaux; ils ne diffèrent que par quelques détails, ce qui s'explique facilement par les circonstances différentes de temps et de milieux; mais ils se complètent et se vérifient ainsi l'un par l'autre.

La charte avignonnaise contient deux parties bien distinctes et d'une valeur très différente : la première est un récit absolument légendaire de l'arrivée de Bénézet à Avignon, et de tous les faits merveilleux et miraculeux de sa mission; on l'appelle l'*historia*; la deuxième est une sorte de procès-verbal d'enquête, dressé après l'audition de témoins contemporains de la construction du pont; on l'appelle la *notatio*. Ces deux textes sont écrits l'un à la suite de l'autre sur un vieux parchemin mutilé qu'on appelle l'*antiqua membrana*, et qui a été conservé, jusqu'à ces derniers temps, dans la tour du beffroi englobée dans le nouvel hôtel de ville d'Avignon. Ce parchemin est aujourd'hui classé dans la belle collection des archives municipales (2). Un Chartreux érudit, M. Neri, devenu après la Révolution archiviste du département de Vaucluse, eut la bonne fortune de le découvrir, froissé comme un vieux chiffon, dans un tas de balayures. Le précieux manuscrit avait beaucoup souffert. Il était percé et déchiré en plusieurs

(1) Voir le texte complet de ces chroniqueurs dans le travail posthume sur saint Bénézet de A. B. DE SAINT-VENANT. Bourges, 1889.

(2) Archives d'Avignon, AA, n° 25, boîte 27.

endroits. Quelques passages avaient été plus ou moins détruits par le frottement et l'humidité. Des efforts peu intelligents, dans le but louable de faire reparaître des caractères altérés, avaient eu pour résultat de les effacer presque complètement. Quelques additions malencontreuses avaient été faites en outre au-dessus de plusieurs lignes; mais, malgré toutes ces mutilations, il est facile de reconnaître que l'écriture est de la fin du treizième siècle (1).

On en a d'ailleurs des transcriptions authentiques, dont la plus connue est celle qui fait partie de la collection magistrale des Bollandistes (2). Enfin, on en connaît une vieille traduction en texte provençal ou roman qui paraît remonter au quatorzième siècle et ne manque pas d'intérêt (3).

Toutes ces copies, tant latines que provençales, se trouvent en outre consignées dans le volumineux dossier du fameux procès du Rhône (*processus Rhodani* et *jura pontis*), qui s'éleva vers l'an 1500 entre le Pape et le roi de France. Le Pape, qui possédait Avignon, prétendait posséder en même temps le pont du Rhône avec tous ses péages, droits et dépendances, ce qu'on appelait les *jura pontis*. Le roi de France, de son côté, qui était propriétaire de la rive droite et y tenait garnison dans la tour de Philippe le Bel, établie à l'extrémité même du pont, soutenait que le domaine royal comprenait tout le lit du fleuve, ses deux rives submersibles, ses îlots et le pont lui-même. La question était délicate. Des arbitres furent nommés; et, parmi les pièces qu'ils durent examiner, se trouvait en première ligne le fameux parchemin mentionnant les actes de saint Bénézet, qui était alors à peu près intact, et qui dut être vérifié contradictoirement et fidèlement

(1) D'après l'examen attentif d'un savant paléographe, M. Deloye, bibliothécaire du musée Calvet à Avignon, l'écriture du texte paraît être de 1270 à 1280, et les corrections et ratures de 1320 à 1330.

(2) *Acta sanctorum*, aprilis, t. II. (*De sancto Benedicto fundatore pontis Avenionensis*.) *Acta ex manuscriptis archivii Avenionensis. Depositiones testium ex iisdem authenticis manuscriptis archivii.* (S. DANIEL PAPEBROCK.)

(3) Archives de la ville d'Avignon, 2^e vol. des documents du procès du Rhône, f^o 316 et suivants. — Voir Pièces justificatives, III.

transcrit dans le dossier. La pièce présente donc toutes les garanties désirables d'exactitude. On sait d'ailleurs que les arbitres jugèrent que le pont était une œuvre tout avignonnaise et donnèrent gain de cause au Pape.

Les deux parties de la charte avignonnaise — le récit légendaire ou *historia*, et le procès-verbal d'information ou *notatio* — ont été visiblement rédigées à des époques un peu différentes. L'enquête, qui contient les dépositions sincères de témoins qui ont assisté à la construction du pont, ont vu le Frère Benoît à l'œuvre et ont été édifiés par sa piété et son zèle, présente un réel caractère d'authenticité; et, bien qu'elle ne porte pas la mention du dignitaire ecclésiastique qui en a rédigé le procès-verbal, il est à peu près certain que cette rédaction doit être de très peu postérieure aux événements. On peut la placer, sans erreur sensible, vers l'année 1230. A cette époque, les quinze témoins entendus devaient avoir déjà un âge assez avancé, puisque le pont a été commencé en 1177 et terminé en 1188. Ces témoins, d'ailleurs, ne déposent que sur des faits qu'ils ont vus (*vidit*) ou au sujet de merveilles qui leur ont été racontées (*audivit dici*). Ils sont en somme assez raisonnables; ils ne parlent ni de l'âge enfantin du jeune berger, ni de l'éclipse de soleil qui aurait coïncidé avec son arrivée, ni de la voix de Jésus-Christ qui l'aurait appelé, ni de l'ange intervenu sous la forme d'un pèlerin et qui l'aurait accompagné, ni de la menace de l'évêque qui voulait le faire écorcher vif et qui paraît n'être qu'un conte, ni du transport à pied d'œuvre de cette pierre colossale que trente hommes n'auraient pu mouvoir et que le faible enfant aurait chargée sur ses épaules aussi facilement qu'une brique ou le gros caillou d'une fronde. Tous les témoins, au contraire, sont unanimes à louer le saint jeune homme de sa piété, *sanctæ admodum vitæ juvenis*, comme le dit si bien le moine d'Auxerre; ils racontent qu'il a édifié le peuple par ses vertus, qu'il a guéri des infirmes et soulagé des malades pendant sa vie, qu'après sa mort il s'est établi un pèlerinage à son tombeau, et qu'on obtenait par son intercession des guérisons et des grâces miraculeuses, *quem ferunt etiam non-*

nullis claruisse miraculis (1). Ce procès-verbal est en somme un document tout à fait historique.

Tout autre est l'*historia*, qui n'est, dans le vrai sens du mot, qu'une légende, née évidemment de l'enthousiasme et de la crédulité populaires, composée ensuite, vers 1260, par quelque clerc plus ou moins illuminé qui ne s'est préoccupé que de faire une œuvre de piété, et transcrite immédiatement après sur le vieux parchemin en même temps que la *notatio*. Le tout a été enfin traduit en roman vulgaire dans le courant du quatorzième siècle, puis copié en 1500 dans les pièces du procès du Rhône. C'est assurément un monument fort curieux ; mais la critique ne peut guère l'accepter comme un document de valeur.

Il en est de même de la charte lyonnaise. Cette charte est une lettre écrite par le pape Innocent IV, ou adressée de sa part, et sous son nom, à la chrétienté. Elle est datée de Lyon la deuxième année de son pontificat, c'est-à-dire l'an 1245. Le Pape dit qu'il considère comme son devoir d'informer les évêques, abbés, prieurs, prêtres et fidèles du monde entier de « tout ce qu'il a entendu dire depuis son arrivée à Lyon sur la sainteté de Bénézet et sur la merveilleuse construction que ce jeune pâtre, dénué de ressources, a faite récemment à Avignon d'un grand pont reliant les deux rives du Rhône, et d'un hôpital contigu destiné au soulagement des malheureux et à l'abri des pèlerins ». Un des exemplaires de cette lettre un peu douteuse d'Innocent IV se trouve à la bibliothèque de l'École de médecine de Montpellier (2). Le récit miraculeux n'y diffère pas dans ses traits les plus essentiels de celui de la charte avignonnaise. C'est toujours un jeune berger de douze ans qui a entendu la voix de Jésus-Christ, qui a été accompagné par un mystérieux pèlerin à Avignon, y a interpellé le peuple et, comme preuve de sa mission divine, a transporté sur son épaule et a jeté dans le Rhône une pierre d'un poids fabuleux.

(1) Chronique de Robert d'Auxerre, *op. cit.*

(2) Collection Guichenon, vol. XXXII, n° 112, pièce sur parchemin.

V

La charte avignonnaise ne donne pas le lieu de naissance de Bénézet; mais elle dit qu'il traversa le Rhône pour se rendre à Avignon; et il n'en a pas fallu davantage pour que le Vivarais ait revendiqué l'honneur de lui avoir donné le jour. On montre encore avec émotion la petite maison qui a abrité son enfance au hameau du Villard, dans la commune de Burzet (Ardèche). La charte lyonnaise dit, au contraire, qu'il gardait les troupeaux de sa mère dans un lieu habité du nom d'Almilat. Or, il existe, à trois kilomètres environ de Saint-Jean de Maurienne, une localité appelée Hermillon ou Armillard, qu'on retrouve dans les actes jusqu'au septième siècle, sous la rubrique d'*Armariolum* (l'Armoire). C'était là que se trouvaient les magasins à provisions et les celliers de l'évêché de Saint-Jean. La tradition de ce pays a de tout temps été fidèle au Bienheureux petit Benoît. Tout comme dans le Vivarais, on y montre sa maison natale. La prairie où il garda son troupeau continue à s'appeler le « Pâturage de Saint-Bénézet »; et on conserve dans l'hôpital de Saint-Jean de Maurienne un vieux tableau de 1695, représentant les différents épisodes de la vie du jeune saint (1).

Cette pieuse rivalité entre la Maurienne et le Vivarais n'est pas étayée, comme on le voit, de preuves bien sérieuses; et, en admettant même l'existence de l'enfant prédestiné, il est impossible de savoir au juste son origine.

Sans attendre une décision formelle de l'Église, la voix publique a de très bonne heure béatifié le jeune Bénézet. L'Église a ratifié cette sanctification rendue par une sorte d'acclamation populaire; mais la vérité est que la bulle de canonisation a été jusqu'à présent introuvable (2). On sait d'ailleurs qu'il existe un assez grand

(1) Voir pour plus de détails *S. Bénézet*, par A.-B. DE SAINT-VENANT, *op. cit.* note L.

(2) Les nombreuses recherches faites sont toujours demeurées sans succès. Il a

nombre de saints, ou admis comme tels par l'Église, pour lesquels on n'a jamais suivi les formes juridiques si sages et si prudentes qui sont aujourd'hui adoptées. Mais, à défaut de titre régulier, saint Bénézet n'a cessé de jouir, depuis près de sept cents ans, de la faveur des fidèles de la Provence, du Vivarais et de la Maurienne; et les indulgences spéciales accordées par les papes Innocent IV, Alexandre IV, Clément IV, Nicolas III, Boniface VIII, Clément V et Urbain V, sont une preuve que son culte a été de très bonne heure autorisé et encouragé.

Un premier office régulier, en l'honneur de saint Bénézet, fut établi, en 1331, dans l'église Saint-Agricol d'Avignon. Cette église était primitivement dédiée à saint Magne, père de saint Agricol et son prédécesseur. Tous deux furent de saints évêques d'Avignon au septième siècle; et leurs corps reposent ensemble dans le même temple et sous le même autel. Ni l'un ni l'autre ne sont, à la vérité, régulièrement inscrits sur aucun catalogue de saints. Mais les pieuses recherches et les travaux des Bollandistes leur ont donné une véritable consécration, et leurs fêtes sont aujourd'hui reconnues et célébrées. Saint Agricol est le premier patron d'Avignon; le second est le Bienheureux Pierre de Luxembourg; le troisième, qui a même été pendant le moyen âge le plus populaire, est le petit berger Benoît, spontanément acclamé par un effet de la reconnaissance publique, et classé comme saint par une sorte de possession de fait.

L'église Saint-Agricol était primitivement desservie par des moines de l'Ordre de Saint-Benoît, que l'évêque Foulques avait fait venir, vers l'an 1235, du célèbre monastère de Lérins. Elle était alors simplement curiale; mais, en 1331, le pape Jean XXII, qui avait été évêque d'Avignon, l'éleva au rang de collégiale, et unit à son riche chapitre la chapelle du pont, dans laquelle était déposé le corps de Bénézet, ainsi que la petite église de l'hôpital,

été seulement constaté que Bénézet a reçu le titre de « Bienheureux » au mois de novembre 1202, dans un acte de donation du comte de Forcalquier, et celui de « saint » au mois d'avril 1233, dans un inventaire des biens de la commune d'Avignon. (Mss. et Chartes du musée Calvet.)

dont on voit encore le bâtiment principal encastré dans le mur d'enceinte de la ville. L'office de saint Bénézet fut alors célébré avec une grande solennité. Ce même office fut adopté dans tout le diocèse de Viviers. Il a été modifié depuis, et aujourd'hui un nouvel office en l'honneur du saint est récité dans les quatre diocèses d'Avignon, de Nîmes, de Viviers et de Saint-Jean de Maurienne.

L'Église a donc pleinement adopté la légende. Elle a autorisé la représentation des miracles attribués au saint sur les tableaux de ses chapelles et les bannières de ses confréries; elle encourage les prières qu'on lui adresse; mais cette approbation n'est pas une affirmation positive de la vérité absolue des faits. L'office de saint Bénézet n'est en somme récité que par les clercs de tout ordre le jour de la fête du saint. Pour le commun des fidèles, c'est une dévotion surérogatoire et une croyance facultative.

Toutes les personnes qui sont au courant des détails pratiques du culte catholique savent que l'office nommé « matines », et dont la lecture, soit isolément, soit au chœur, est une des obligations quotidiennes de ceux qui ont reçu les ordres majeurs, se compose de trois « nocturnes », ainsi nommés à cause de l'heure anciennement très matinale de la récitation en commun. Chacun de ces trois nocturnes est divisé en trois lectures ou leçons (*lectiones*, choses qu'on lit). Les trois premières leçons sont tirées de l'Écriture sainte; les trois dernières sont en général des fragments d'homélies des Pères; les trois leçons intermédiaires sont de courtes narrations rappelant les principaux actes de la vie du saint du jour, les faits miraculeux qui se sont accomplis sur sa tombe ou au contact de ses restes. On sait aussi que l'Église, avant d'autoriser l'inscription des leçons, antiennes et oraisons propres à une liturgie de saint, a soumis les faits de sa vie à une critique sérieuse à trois degrés, d'abord celle de l'évêque, ensuite celle de la congrégation romaine des rites, en dernier lieu l'examen et l'autorité suprême du Souverain Pontife. Malgré ces sages précautions, tout en proposant à la vénération des fidèles les personnages dont elle a reconnu les mérites et les actes héroïques, elle n'impose pas la croyance à ces actes comme un article

de foi et laisse à chacun une absolue liberté d'appréciation. Tel est le cas pour saint Bénézet.

Il est donc permis, sans manquer de respect aux décisions de l'Église, sans même contester la sainteté de Bénézet, de s'inscrire en faux contre la plupart des détails de la légende. La foi et le respect peuvent très bien se concilier avec une saine et prudente critique. Admirer en aveugle et croire à tout, c'est en réalité ne rien voir et ne rien croire; c'est un droit et même un devoir de discuter avec une entière liberté et une parfaite indépendance d'esprit des questions qui sont après tout purement historiques, alors même qu'elles touchent à l'hagiographie; et, dans le cas spécial qui nous occupe, si l'on pèse bien la valeur des termes employés par les chroniqueurs dont les textes seuls ont une valeur critique, on voit que l'incitation supérieure ou divine attribuée à Bénézet et si bien désignée par les mots de *nutus divinus*, est en quelque sorte l'équivalent de ce que les poètes appellent tous les jours le « coup d'aile », les artistes l'« inspiration géniale » et tous les profanes le « feu sacré ».

Il est donc juste et même facile de faire avec discernement la part des actes qui appartiennent réellement à saint Bénézet et des épisodes fantaisistes qui ne sont dus qu'à des excès d'imagination et de piété. Tous les chroniqueurs sont d'accord pour fixer à l'année 1177 la date de l'arrivée de Bénézet à Avignon; et la légende affirme de la manière la plus formelle que c'est l'année même où eut lieu l'éclipse totale de soleil. Cette affirmation a elle seule suffit pour démontrer que la légende n'est qu'un document de seconde main composé plusieurs années après les événements par un clerc ignorant ou peu scrupuleux, uniquement préoccupé de frapper l'imagination des fidèles et d'exalter leur piété.

Il n'y a pas eu en effet d'éclipse de soleil à Avignon en 1177.

Les mouvements relatifs du soleil, de la terre et de la lune sont tellement connus aujourd'hui qu'on lit dans le ciel d'il y a trente siècles aussi bien que dans le ciel de nos jours, et qu'on retrouve par le calcul toutes les phases de l'éclipse la plus ancienne du

monde avec une exactitude tout à fait mathématique. Ce calcul se trouve d'ailleurs tout fait, en ce qui concerne le douzième siècle, dans le savant tableau de Pingré auquel se rapportent tous les érudits et qui indique les heures de toutes les éclipses depuis l'an 1^{er} de notre ère jusqu'à l'an 1900 (1). On y voit qu'il n'y a eu en 1177 qu'une éclipse de soleil invisible en Europe, et que c'est seulement le 13 septembre 1178, à midi, qu'il y a eu une éclipse totale, centrale au 46° degré de latitude, et par conséquent presque centrale à Avignon. Cette éclipse, qui arrivait au milieu de la journée, a dû profondément troubler les Avignonnais; et, dans ces temps d'ignorance et de superstition, un pareil phénomène pouvait être très bien regardé comme un symptôme précurseur d'une fin prochaine. Resté dans la mémoire des populations, rapproché de la construction extraordinaire du pont qui avait été commencé l'année précédente sous la direction d'un jeune étranger, commenté, développé par deux ou trois générations, l'imagination de chacun brodant sur le tout, il a été englobé dans la légende; et le clerc qui l'a rédigée n'a pas manqué d'y introduire ce nouvel élément de merveilleux qui devait ajouter considérablement à l'effet. L'Église, à son tour, a adopté l'*historia* du clerc; et on la retrouve, en effet, presque entièrement reproduite dans l'ancien office de Saint-Agricol.

VI

La critique moderne, systématiquement hostile aux traditions et à tout ce qui touche de près ou de loin au surnaturel et au merveilleux, considère la légende comme une simple allégorie, une fiction poétique et religieuse. Pour elle, la qualité de berger donnée à saint Bénézet indique qu'il était pasteur ou supérieur

(1) Voir le grand ouvrage intitulé « L'Art de vérifier les dates » commencé en 1743 par le Bénédictin dom Maur d'Antines et continué par dom Charles Clémencet et dom François Clément. Le tableau des éclipses de Pingré (2^e et 3^e édition de l'ouvrage) a été approuvé le 9 juillet 1766 par l'Académie des sciences, sur le rapport de d'Alembert et de Le Monnier.

d'une maison de Frères hospitaliers ou de Frères constructeurs de ponts de la région du Midi. Son âge de douze ans représente le nombre d'années depuis lesquelles il était à la tête de cette maison. La voix de Jésus-Christ invisible, c'est l'inspiration qu'il eut de construire un pont à Avignon. Le troupeau de sa mère qu'il abandonne n'est autre chose que le troupeau de sa mère l'Église dont il était le gardien en sa qualité de moine. La pierre colossale qu'il charge sur ses épaules signifie que la foi transporte les montagnes, et que Bénézet a vaincu à lui tout seul des obstacles qu'un grand nombre d'hommes n'avaient pu surmonter avant lui, puisqu'aucun n'avait osé entreprendre la construction du fameux pont (1). Tous ses actes ont été symboliquement écrits suivant l'usage d'alors et dans le style imagé et allégorique des encomiastes et des panégyristes du temps.

C'est passer d'un extrême à l'autre. L'examen impartial des textes ne permet pas en effet de rejeter en bloc la tradition de saint Bénézet comme une légende absolument fantaisiste. On peut, on doit même faire bon marché de la première partie de la charte avignonnaise, l'*historia*, évidemment composée pour l'effet et dans une intention pieuse. On peut aussi faire toutes les réserves au sujet de la charte lyonnaise, qui n'a pas la forme habituelle des actes pontificaux, et qui n'est que le récit de seconde main, par le pape Innocent IV, — il le déclare d'ailleurs très sincèrement lui-même, — de faits qu'il a entendu raconter par des hommes de bien. Il est permis aussi de ne considérer que comme une œuvre d'imagination et un exercice de piété les leçons et les prières de l'office approuvées par l'Église, et nous avons dit que celle-ci se garde bien de les imposer comme articles de foi.

Aucun de ces textes ne constitue sans doute un document supportant la critique. Mais il n'en est pas de même de la seconde partie de la charte avignonnaise, la *notatio*, procès-verbal authentique de dépositions recueillies auprès de quinze témoins qui ont vu Bénézet sur son chantier, ni surtout de la chronique du moine

(1) FRANÇOY, *Mélanges sur Avignon*. Man. biblioth. Calvet.

d'Auxerre, presque contemporaine des événements. Ces deux textes ne mentionnent aucun fait surnaturel ou merveilleux. Il n'y est question ni de la voix de Jésus-Christ, ni de l'apparition d'un ange, ni du tour de force exécuté par le jeune enfant en soulevant une pierre énorme, encore moins de cette fameuse éclipse si malencontreusement mêlée à l'arrivée du saint par les légendaires et les hagiographes. En les rapprochant de la tradition, dont il est impossible de ne pas tenir un certain compte, on peut donc croire sans témérité et même sans naïveté que le pont d'Avignon a été exécuté dans des circonstances tout à fait exceptionnelles; et en somme l'élimination du surnaturel que la critique sérieuse doit toujours rejeter, n'en rend que plus étonnante la mission que Bénézet se serait donnée à lui-même et qu'il a si merveilleusement remplie. On se trouve alors en effet en présence d'un homme jeune, étranger, moine ou laïque, mais dépourvu de ressources, aux prises avec des éléments redoutables, en lutte avec tous les préjugés de l'époque, et qui accomplit en onze ans une œuvre incomparable, sans précédent, jugée au-dessus des forces ordinaires par tous ses contemporains.

En s'affranchissant donc des épisodes miraculeux de la légende et en ne s'attachant qu'à des documents d'une réelle valeur et qui, malgré quelques variantes, ont un fond identique, il nous paraît rationnel d'établir de la manière suivante les principaux traits de l'histoire du pont d'Avignon et de son illustre architecte.

En l'an 1177, la ville d'Avignon vit arriver devant ses murs un inconnu, d'une naissance obscure, appartenant probablement à l'une de ces corporations de Frères pontifes ou hospitaliers, qui se donnaient pour mission d'assurer le passage des rivières par la construction de ponts et de maisons de secours. Ces maisons de secours ou hospices, *hospitia*, étaient toujours établies à côté du pont et recueillaient les voyageurs et surtout les pèlerins de Rome, de Saint-Jacques et de Jérusalem. L'étranger s'appelait Benoît ou Bénézet. Il sut se créer bientôt une très grande popularité et triompha rapidement de la première opposition des

magistrats de la ville. On le crut dès lors animé d'une sorte d'inspiration divine. Il parcourut les provinces voisines d'Avignon. Les ressources pécuniaires, les privilèges et les franchises lui arrivèrent de tous côtés en même temps qu'un nombre considérable de collaborateurs bénévoles. Les carrières de Villeneuve, situées sur le Rhône, fournirent la plupart des matériaux. Par son zèle, sa foi ardente, son éloquence persuasive, il exerçait sur son personnel une autorité incontestée. Son action morale était en quelque sorte surnaturelle. Autour de lui il soulageait et guérissait les malades et les infirmes; et la foule le considérait comme un saint. Toutefois, il se contentait du titre modeste de procureur. Jugeant avec raison qu'il serait impuissant à régler à lui seul le temporel de sa « maison », il s'unit aux principaux personnages qui représentaient les intérêts au nom desquels il accomplissait sa vaste entreprise; et, pour former cet être moral qu'on appela « la fabrique ou l'œuvre du pont », l'évêque et les consuls de la République avignonnaise joignirent leur autorité spirituelle et administrative à l'autorité personnelle du jeune thaumaturge (1).

La renommée du pieux bâtisseur s'étendit bientôt au delà des limites de son chantier d'Avignon. Il fut appelé à Lyon. La charte lyonnaise dit même que c'est à lui qu'appartient l'honneur d'avoir fondé le pont de la Guillotière et l'hôpital contigu. De Lyon il passe en Bourgogne (2); mais il en est presque immédiatement rappelé pour relever une arche de son pont d'Avignon, qui avait été construite pendant son absence d'une manière défectueuse et s'était écroulée. La mort le surprend en 1184 au milieu de ses travaux; mais le succès de l'œuvre était assuré; et il put s'endormir en paix avec la satisfaction de l'ouvrier parvenu au but de sa tâche. Il laissait à ses collaborateurs, à ceux qu'il appelait ses « frères », des ressources de toute nature, en argent, en immeubles, en droits, en privilèges reconnus; et la corporation,

(1) Voir le tarif du péage du pont dans un acte notarié de 1185 fixé par l'évêque Pons et les consuls de la ville.

(2) Deuxième déposition de la charte avignonnaise (*notatio*).

unie dans le souvenir de son chef vénéré, se transforma en communauté régulière.

Trois ans après, en 1187, le chapitre de la cathédrale d'Avignon accordait au prieur de l'œuvre, Jean Benoît, qui portait le même nom que Bénézet, la faculté d'avoir une église, un cimetière et un chapelain pour sa communauté, dont les membres se soumièrent alors aux trois grands vœux monastiques, chasteté, pauvreté et obéissance, s'engageant en outre à servir les voyageurs dans l'hospice qu'ils avaient construit à l'entrée du pont.

Pendant toute la durée de la construction, les Frères pontifes avaient conservé le costume laïque, plus favorable à l'exercice de leur profession manuelle. Les travaux de maçonnerie et le soin des pèlerins malades prenaient leurs journées entières ; aussi ne vit-on jamais les hautes études prospérer beaucoup parmi eux. « Le Frère Élie de Barjols, qui fit profession en 1222, est le seul qui ait été revêtu du sacerdoce et qui paraît avoir cultivé les belles-lettres ; mais avant d'entrer en religion il était déjà prêtre, et il passait en Provence pour un troubadour distingué (1). » Tous les autres étaient des hommes simples, absorbés par le travail manuel ou leur métier d'infirmiers. Ils consacraient exclusivement les revenus de leur œuvre et les donations qu'ils recevaient à l'entretien du pont et aux soins des pèlerins et des voyageurs infirmes ou indigents. Ils se tenaient dans une retraite absolue et ne sortaient de leur hospice que pour aller à la quête ou pour travailler aux bâtisses du pont. Telle est l'histoire vraie.

VII

Le pont fut terminé en 1188. C'était une œuvre magistrale. Avignon était relié à la rive droite du Rhône au moyen de vingt-trois arches, dont une sur le quai ou bas port. Toutes ces arches affectaient la forme d'un arc de cercle surbaissé ; elles avaient

(1) CANRON, *Histoire de saint Bénézet*.

chacune exactement 100 pieds (32^m,50) d'ouverture et reposaient sur des piles dont l'épaisseur variait de 23 à 25 pieds (7^m,50 à 8^m,10). Les voûtes étaient composées de quatre bandeaux distincts en pierre d'appareil, véritables arcs-doubleaux, qui, dans l'origine, paraissent avoir été peu ou point reliés entre eux et n'étaient rendus solidaires que par les massifs de maçonnerie qui les surmontaient et les chargeaient. Le pont, dans sa longueur totale, approchait de 3,000 pieds (974 mètres), et présentait cinq alignements droits assez inégalement distribués. Mais, d'une manière générale, il se composait de deux grands alignements formant chevron suivant un angle saillant opposé au courant du Rhône, disposition très rationnelle adoptée plus tard au Pont Saint-Esprit. La largeur de la voie charretière était de 12 pieds (3^m,90) (1).

Sur la troisième pile du côté de la ville s'élevait une petite chapelle. C'est là, au milieu du Rhône, que fut enseveli Bénézet. Pendant près de cinq siècles, le corps du pieux architecte reposa en paix dans ce petit sanctuaire qu'il avait choisi pour le lieu de sa sépulture. La chapelle fut détruite en partie par les schismatiques, mais le tombeau fut respecté. Dans la débâcle qui suivit le rigoureux hiver de 1669, d'énormes quartiers de glace charriés par le fleuve vinrent ébranler les piles du pont. Deux arches furent renversées, et la pile qui supportait la chapelle tellement compromise, qu'on jugea prudent de mettre à l'abri les reliques du fondateur. Elles furent transportées solennellement, le 18 mars 1670, à dix heures du soir, dans l'église même de l'hôpital contigu au pont. La journée entière avait été employée à l'ouverture du tombeau et à la rédaction d'un procès-verbal de reconnaissance du corps, que l'on trouva, paraît-il, dans un remarquable état de conservation (2).

Cette première translation donna immédiatement lieu à un con-

(1) Voir au musée Calvet d'Avignon et à la Bibliothèque nationale les nombreux dessins de l'ancien pont.

(2) F. LEFORT, *La légende de saint Bénézet. Examen historique et critique*. Paris, 1878.

flit entre le roi de France et le Pape. Le Roi, qui prétendait toujours à une souveraineté exclusive sur le Rhône et sur le pont, ordonna le transport des reliques dans l'église des Célestins, à Avignon, qui était de fondation royale et sous la protection de la France, tandis que celle de l'hôpital était sous la juridiction ecclésiastique. Mais avant que cet ordre fût exécuté, le 3 mars 1672, l'archevêque d'Avignon avait fait consolider avec des liens en fer la pile ébranlée qui supportait la chapelle et replacer le corps de Bénézet dans sa sépulture primitive. Louis XIV aimait à être obéi. Il s'adressa au Pape. Après de longs pourparlers, celui-ci dut céder; et une troisième translation du corps eut lieu, le lundi de Pâques, 26 mars 1674, dans l'église royale des Célestins. La Révolution ne devait pas l'y laisser en paix. L'Assemblée constituante avait prononcé la suppression des Ordres religieux et ordonné la mise en vente de leurs monastères. Les Célestins furent dépossédés de leur couvent et de leur temple. Le curé constitutionnel de la paroisse Saint-Didier, dans un sentiment à la fois chrétien et patriotique, recueillit alors la dépouille de Bénézet dans son église. Cette quatrième translation se fit naturellement sans pompe et dans les formes les plus modestes.

Mais les prêtres constitutionnels ne jouirent pas longtemps de plus de liberté que ceux qui avaient refusé d'accepter la constitution civile du clergé. Ils furent chassés à leur tour. L'église Saint-Didier fut transformée en maison de détention; on y entassa pêle-mêle des personnages de tout âge et de toute condition destinés à la commission révolutionnaire d'Orange. En juin 1795, la lie de ces prisonniers, principalement composée de soldats réfractaires, brisa le cercueil du saint et dispersa ses ossements. Quelques-uns de leurs codétenus parvinrent à soustraire la plus grande partie de ces reliques, à les cacher, et purent les transporter chez eux, après avoir obtenu leur élargissement. Enfin, en 1846, on put rassembler une grande partie de ces pieux débris. Une information canonique régulière permit de constater leur authenticité. Une cinquième et dernière translation solennelle fut faite dans l'église Saint-Didier. C'est là qu'après bien des vicissitudes

reposent aujourd'hui les restes de l'illustre fondateur du pont d'Avignon.

VIII

Malgré sa hardiesse et surtout sa légèreté remarquables pour l'époque, l'œuvre de saint Bénézet avait été conçue et exécutée de manière à pouvoir résister pendant plusieurs siècles : fondations établies sur des enrochements en gros blocs, piles massives et solidement appareillées avec des matériaux énormes, tympans évidés par de petites voûtes élégantes allégeant la charge et augmentant en même temps le débouché des grandes eaux. L'existence du pont a été cependant très précaire. On a vu déjà qu'au cours même des travaux une pile mal fondée, probablement pendant le voyage de Bénézet en Bourgogne, fut renversée; mais ce ne fut qu'un accident. Les véritables causes de la ruine prématurée de l'ouvrage ont été les guerres et surtout le défaut d'entretien. Les blocs qui protègent les piles dans une rivière torrentielle comme le Rhône doivent être soigneusement entretenus et fréquemment renouvelés. Il n'en fut pas malheureusement ainsi au pont d'Avignon. Peu après l'achèvement des travaux, la direction du pont fut abandonnée à des mains séculières. En 1235, à la suite de différends dont la cause est encore inconnue, les consuls de la ville obligèrent les Frères du Pont à les reconnaître pour les « recteurs de l'Œuvre ». Le zèle et les ressources diminuèrent immédiatement.

En 1331, le pape Jean XXII, qui résidait à Avignon, dont il avait été évêque, remit la chapelle de Saint-Bénézet au chapitre de Saint-Agricol et confia aux consuls le soin des affaires du pont et de l'hospice. L'œuvre ainsi sécularisée était destinée à une rapide décadence. Après chaque inondation du Rhône, les fondations étaient affouillées et ébranlées; et on vit alors se produire une succession presque ininterrompue d'écroulements. On réparait tant bien que mal les désastres, tantôt par de nouvelles arches en

maçonnerie, le plus souvent par des passerelles en charpente. Les auteurs de l'histoire de Languedoc racontent que, pendant un assaut du siège de 1226, le poids des troupes du roi de France qui encombraient le pont entraîna la rupture de plusieurs arches; et un chroniqueur contemporain va même jusqu'à dire que 3,000 soldats furent précipités dans le Rhône. En faisant une bonne part à l'exagération, on voit qu'il y eut à ce moment un désastre considérable.

Un nouvel effondrement eut lieu en 1298; et on trouve dans les archives de la ville un fort curieux legs d'une dame de la famille de Sade pour subvenir aux réparations (1).

Un procès-verbal d'enquête dressé en 1331, à la diligence des Frères pontifes, constate que, chaque fois que le pont venait à se rompre, ils établissaient provisoirement un bac ou un service de bateaux sur lesquels on percevait un péage.

En 1339, lorsque Pierre IV, roi d'Aragon, se rendit à Avignon, pour faire hommage de son royaume de Sardaigne et de Corse aux pieds du pape Benoît XII, celui-ci envoya au-devant de lui, à Lunel, un ambassadeur, pour lui dire que le pont venait de se rompre et pour l'engager à traverser le Rhône à Beaucaire (2). En 1345, nouvel écroulement mentionné dans l'histoire de l'abbaye de Saint-André (3). En 1352, le pape Clément VI fit reconstruire les quatre grandes arches les plus voisines de la ville et que l'on voit encore aujourd'hui; et Hugues de Sade, le mari de la célèbre Laure, y contribua par un legs de 2,000 florins d'or. Cette somme, énorme pour l'époque, valut au testateur l'honneur de pouvoir faire sculpter ses armoiries sur la voûte de la première arche du pont. La réparation fut en somme une reconstruction partielle. Le niveau du pont fut élevé, et l'on voit encore contre les piles les retombées des anciennes voûtes écroulées à un niveau inférieur à celui des voûtes nouvelles. Celles-ci sont restées intactes, et

(1) Legs de la moitié du prix de ses hardes, robes, etc., fait par dame Raymonde Garnier, épouse de Hugues de Sade. (MASSILIAN, *Manuscrit du musée Calvet.*)

(2) *Histoire de Languedoc*, t. IV, p. 232.

(3) Dom CHANTELOU, *Hist. manusc. de saint André*. Avignon, Bibl. Calvet.

l'écusson de la famille de Sade s'y détache toujours avec une parfaite netteté. C'était l'époque de la grande puissance pontificale à Avignon. On vit alors s'élever en peu d'années l'immense palais des papes et l'enceinte des remparts; et les travaux de restauration du pont avaient une si grande importance qu'un chroniqueur du seizième siècle ne craignait pas de dire que le pont Saint-Bénézet était l'œuvre des papes eux-mêmes (1).

Quarante ans après, de nouveaux désordres se produisent. Plusieurs arches menacent ruine; et on les soutient provisoirement par des charpentes. Mais, dans la nuit du 20 au 21 juin 1395, ces charpentes sont incendiées, et trois arches disparaissent de nouveau. L'antipape Benoît XIII résidait alors à Avignon. On l'accusa d'avoir provoqué cet incendie dans le but de se débarrasser des obsessions des ducs d'Anjou et de Berri, qui résidaient à Villeneuve et venaient fréquemment à Avignon menacer le Pontife et le solliciter d'abdiquer. Quoiqu'il en soit, Benoît XIII s'empessa de faire réparer plus ou moins bien les arches disparues; mais l'entêtement du terrible Aragonais provoqua le fameux siège du palais, au cours duquel il s'esquiva, abandonnant la défense à ses deux parents, Antoine et Rodrigues de Luna. Ce siège fut désastreux pour tous les monuments de la ville. Un corps nombreux d'Aragonais et de Catalans soudoyés par l'antipape y commettaient toutes sortes d'exactions. Le palais se reliait avec le rocher des Doms et le pont Saint-Bénézet, et faisait avec eux un ensemble formidable. Rodrigues de Luna fit abattre la tour du clocher de la cathédrale. Le pont ne fut pas épargné. Une arche fut coupée; la petite chapelle Saint-Bénézet fut en partie détruite, l'hôpital incendié. On fit sauter à la mine la tour qui commandait le passage; et l'entrée du pont ne présenta qu'un amas de décombres.

(1) BALUZE, *Vitæ paparum*, t. I, p. 178 et 198.

Fundatus et extructus a summis pontificibus Clemente VI et aliis. (Relatio diœcesis Avenion. Manuscr. Correnson.)

A. SAGNIER, *Le pont Saint-Bénézet*. Congr. archéol. de France, 49^e session, 1882.

Depuis lors, les consuls de la ville, le Pape et même les rois de France y donnèrent à plusieurs reprises leurs soins; mais le trésor pontifical, les quêtes et les aumônes n'étaient plus là pour subvenir aux dépenses. On put cependant assurer le passage, pendant près d'un siècle et demi, tantôt avec des raccords provisoires, tantôt avec des bacs ou des bateaux amarrés les uns aux autres. Au milieu du quinzième siècle, deux nouvelles arches s'étaient encore effondrées, et l'on fit alors quelques réparations plus sérieuses. Les carrières de Villeneuve furent de nouveau mises à contribution. La tour d'entrée fut relevée, l'hôpital réparé. Les choses se maintinrent à peu près en bon état jusqu'à la fin du seizième siècle; mais, le 15 mai 1603, une pile fut emportée par l'inondation. En 1633, une autre fut renversée. Puis, en 1668, commence une lamentable série de ruines et d'écroulements. La débâcle des glaces de 1669 faillit tout détruire; et, à partir de cette époque, on renonça même à l'établissement de travées en charpente. En 1679, le pont fut abandonné sans retour.

Le Rhône put alors continuer lentement son œuvre de destruction, respectant seulement les quatre arches de rive, qui sont restées intactes jusqu'à nos jours. L'année suivante, on établissait un bac à traîlle sur les deux bras du fleuve. Les communications étaient rares entre le territoire papal et les Cévennes protestantes; et les deux bacs ne servirent guère, pendant plus de cent ans, qu'à des échanges locaux entre Avignon et Villeneuve. Mais, dès le commencement du siècle actuel, le besoin de faciliter les relations commerciales entre les villes de Montpellier, de Nîmes et d'Avignon motiva l'établissement d'un ouvrage permanent. Une loi du 26 nivôse an XIII (16 janvier 1805) ordonna l'établissement d'un pont en charpente. L'ouvrage devait se composer de trois parties : la traversée du bras d'Avignon, au moyen de seize travées de 14 à 15 mètres; la traversée de l'île de Piot, au moyen d'une chaussée insubmersible; la traversée enfin du bras de Villeneuve, au moyen de trente-deux travées semblables à celles du bras d'Avignon. Le pont ne fut terminé qu'en 1818. Il n'avait fallu que onze ans à saint Bénézet, avec les seules res-

sources de la charité publique, pour fonder et bâtir l'un des plus admirables monuments en maçonnerie des temps modernes. Il nous en coûte un peu de dire que nous en avons employé treize, avec les budgets de l'État, de la ville d'Avignon et des départements du Gard et de Vaucluse, pour établir une assez médiocre construction en bois de mélèze. Encore ces deux ponts en charpente laissèrent-ils beaucoup à désirer. Trois travées furent emportées sur le grand bras du Rhône en 1821. Une deuxième rupture eut lieu en 1830, après laquelle on assura le passage au moyen d'un pont de bateaux; puis, on revint à l'ancien système des bacs intermittents. Ce ne fut qu'en 1843 que fut établi le pont suspendu que l'on voit aujourd'hui et qui a été récemment l'objet d'importantes restaurations. Le bras de Villeneuve est toujours franchi par un pont en charpente tout à fait primitif. Après sept siècles, nous sommes loin d'avoir égalé l'œuvre des Frères pontifes.

Les reconstructions successives de plusieurs arches du vieux pont ont eu lieu presque sur place et ont laissé des traces et des amorces qui permettent de reconstituer l'histoire de ses vicissitudes (1). Le pavé de la chapelle romane qui existe sous la troisième pile se trouve à un niveau inférieur de 4^m,50 environ par rapport à la voie charretière telle qu'elle existe aujourd'hui. On accédait à cette chapelle par un escalier élégant et pittoresque qui partait du sommet de l'arche et aboutissait au couronnement de l'avant-bec servant de fondation, de manière à ne gêner aucunement le passage sur le pont. Cette disposition très ingénieuse n'existe plus. Nous avons vu, en effet, que, cent ans environ après la construction de l'ouvrage, les quatre premières arches furent reconstruites sur les mêmes fondations; mais la naissance des voûtes fut alors placée à un niveau beaucoup plus élevé, tant pour faciliter la circulation sur le bas port du Rhône que pour assurer l'accès de la ville d'Avignon pendant les grandes crues. La chapelle primitive fut aussi surexhaussée. La nef supérieure, de style ogival, est postérieure à la partie inférieure, qui est du

(1) M. ROUVET, *Le pont d'Avignon*, Mém. de la Soc. acad. du Nivernais, 1890.

pur roman. La chapelle a été ainsi divisée en deux étages; et la nef d'en bas, sorte de crypte, a conservé le caractère du onzième siècle.

Les retombées des arches démolies, que l'on distingue encore contre les piles à un niveau très inférieur à celui des retombées actuelles, ont donné un instant le change; et on a voulu y trouver des indices d'une construction carlovingienne. Cette hypothèse n'a rien d'admissible. Il n'y avait pas plus de pont en pierre sur le Rhône à l'époque carlovingienne qu'à l'époque romaine. Du huitième au milieu du douzième siècle, on se souciait assez peu d'établir et d'assurer des voies de communication, et on ne trouve nulle part de grands monuments d'utilité publique. Les hommes d'alors se divisaient en deux catégories : ceux qui croyaient et qui bâtissaient des églises et des couvents quand ils en avaient les moyens, et ceux qui ne croyaient pas qui les démolissaient. Mais, dans ces temps de violence et de demi-barbarie, on circulait très peu sur les routes; les rivières étaient des obstacles presque infranchissables; et les provinces, les villes et l'autorité royale ne se sont manifestées que très rarement par des constructions bien-faisantes d'œuvres de paix et de civilisation.

Le pont Saint-Bénézet est, en résumé, le premier grand pont en maçonnerie qui ait été construit sur un fleuve torrentiel et d'une largeur comme celle du Rhône. Ce fut le plus important ouvrage du siècle; et ce sera l'éternel honneur des Frères pontifes de l'avoir conçu, entrepris et mené à bonne fin avec une intelligence, une sûreté et une promptitude d'exécution qui peuvent être regardées par nos ingénieurs modernes comme un sujet d'admiration et un exemple.

IX

Au commencement du treizième siècle, le rocher des Doms, sur les pentes duquel devait s'élever le palais des papes, comprenait la métropole ou Notre-Dame, dont l'architecture dénote une

époque très reculée, le cloître et les bâtiments du chapitre métropolitain, aujourd'hui disparus, le palais du podestat et celui de l'évêque, une aumônerie, l'église paroissiale de Saint-Étienne-sous-Avignon et quelques petits vergers et pâturages coupés par des rues étroites bordées d'assez pauvres maisons. C'était la partie la plus ancienne de la ville. De toutes ces constructions, la métropole seule subsiste aujourd'hui (1).

On sait à la suite de quels démêlés violents avec la cour de France et dans quelles circonstances singulières le siège de la papauté fut transporté de Rome à Avignon. L'élévation au pontificat de Bertrand de Got, archevêque de Bordeaux, fut en grande partie l'œuvre personnelle de Philippe le Bel. L'une des conditions imposées au nouveau pontife était d'habiter la France. Le Roi tenait à avoir l'Église chez lui et sous sa main. Les Italiens avaient, à la vérité, rendu depuis longtemps la maison de saint Pierre à peu près inhabitable au Pape. Les factions désolaient le pays, et, « de Charlemagne à Boniface VIII, on ne trouverait pas dix pontifes qui n'aient été persécutés, outragés par le peuple romain ou les nobles, chassés, rappelés, chassés de nouveau, parfois à coups de pierres, sans cesse humiliés par le Capitole, toujours effarés et tremblants en face de ces barons dont les tours se dressaient comme une forêt sur la ville et allaient, à travers le désert de la Campanie, des murs de Rome aux monts de la Sabine et à la mer (2) ».

Les patriotes italiens ne s'indignèrent pas moins de l'abandon par les papes du siège séculaire de Rome. Ils les couvrirent d'injures, de calomnies, de malédictions. Ils crièrent à l'apostasie. Mais, malgré toutes ces imprécations, sept papes, tous Français, qui comptent peut-être parmi les meilleurs, les plus savants et même les plus humains du moyen âge, se sont succédé régulièrement à Avignon pendant une période de soixante-dix ans : Clément V (1305-1314), Jean XXII (1316-1334), Benoît XII (1334-

(1) *Biblioth. d'Avignon, fonds Requien. Invent. des biens de la République d'Avignon fait en 1234 par le podestat Parceval de Doria. Cartul. des statuts.*

(2) E. GEBHART, *Sainte Catherine de Sienne*. Paris, 1889.

1342), Clément VI (1342-1352), Innocent VI (1353-1362), Urbain V (1362-1370), Grégoire XI (1370-1376). Les Italiens ne leur pardonnèrent jamais d'être de leur temps, d'être Français, d'aimer la France et surtout d'y demeurer. Ils regardèrent cette période de soixante-dix ans comme un exil sur la terre étrangère, et ils l'appelèrent « la seconde captivité de Babylone ». L'Église d'Avignon avait perdu pour eux ce caractère œcuménique et catholique qui est le propre de l'Église romaine (1). Ce n'était que l'Église nationale de France, vassale du Roi, affiliée à l'Université de Paris, scolastique, pédante, dépourvue d'autorité et surtout assez peu disposée aux illuminations et au mysticisme, si chers aux tempéraments méridionaux.

Il y avait sans doute quelque chose de vrai dans ces critiques. Le Sacré Collège, jusqu'alors presque exclusivement composé d'évêques italiens et de moines d'une piété un peu farouche, était entièrement renouvelé. Presque tous ses membres étaient des évêques français, de mœurs plus faciles, grands seigneurs pour la plupart, amis personnels et souvent parents du Pape. Rome était oubliée et abandonnée à tous ses déchirements. La Ville éternelle avait beau gémir et fulminer, on n'écoutait pas plus ses plaintes que ses objurgations. Sous la pression de Dante et de Pétrarque, Urbain V essaya bien timidement de rentrer à Rome; mais cette tentative échoua misérablement. Effrayé par la violence des partis, harcelé par les prières des cardinaux français qui regrettaient leurs palais d'Avignon, il ne tarda pas à revenir dans sa belle Provence; et, pour réussir dans cette restauration où avaient échoué lamentablement les deux patriotes les plus puissants et les plus idéalistes de l'Italie, il ne fallut rien moins que la fine diplomatie, les douces et ferventes prières et l'action presque surnaturelle de cette petite nonne toscane que l'Église vénère sous le nom de sainte Catherine de Sienne, et qu'une école mystique de peinture, presque contemporaine des événements, a si amoureuxment et gracieusement idéalisée.

(1) E. GEBHART, *Sainte Catherine de Sienne*, *op. cit.*

Le retour de Grégoire XI, conduit par la main délicate de la jeune Dominicaine, fut considéré comme un véritable miracle. L'épouse fidèle était consolée de son long veuvage. Pour le peuple, c'était comme une rentrée de l'enfant prodigue et égaré. Pour l'Église de Rome, ce fut le retour aux traditions séculaires, la reconnaissance de ses droits, la restauration définitive du successeur de Pierre sur son siège antique et vénéré, dans la ville providentielle que Dieu avait sacrée du sang de ses martyrs, reine éternelle du genre humain.

Quoi qu'il en soit, les papes avaient cru plus prudent pour eux et surtout pour leurs biens de rester, pendant soixante-dix ans, à Avignon. Mais, au lendemain même de leur arrivée sur les bords du Rhône, rien n'était prêt pour les recevoir. Un peu surpris sans doute par sa brusque intronisation, Clément V ne songea pas à se construire une résidence spéciale; et il se contenta d'habiter assez modestement le couvent et les jardins des Frères Prêcheurs (les Dominicains), aujourd'hui disparus.

Son successeur, Jean XXII, commença à s'installer. Il était évêque d'Avignon avant son élection. Il continua cependant à habiter son ancien palais épiscopal; mais il l'agrandit, le restaura et le transforma en lui donnant des proportions mieux appropriées aux besoins nouveaux de la cour pontificale. Il jugea, du reste, que le diocèse pouvait très bien être administré par la chambre apostolique, et il supprima la dignité épiscopale d'Avignon comme faisant double emploi avec son autorité suprême. Comme évêque, il n'avait pas de chapelle spéciale dans le palais épiscopal, et il avait jusqu'alors officié naturellement à la cathédrale de Notre-Dame des Doms (1). Devenu pape, il voulut avoir sa chapelle indépen-

(1) Notre-Dame des Doms. Il convient de rejeter les cinq étymologies suivantes : *de domino*, du seigneur évêque; *de dominis*, des seigneurs chanoines; *de donis*, des dons ou des grâces; l'étymologie grecque *δῶμα* et latine *domus*, dôme, coupole; l'étymologie celtique *dunum*, *dun*, lieu élevé, donjon, dune, qui entre dans la composition d'un grand nombre de villes bâties sur une hauteur, et notamment *Puy-Andaon* ou *Andunum*, situé en face d'Avignon, de l'autre côté du Rhône, et sur lequel a été bâti le fort Saint-André. Le mot *domus* signifiait au moyen âge l'église principale, la *major* en Provence, le *duomo* en Italie. Les cathédrales gothiques et à flèches de Trèves et de Cologne se sont longtemps

dante, et il aménagea dans ce but l'église Saint-Étienne, qui fut divisée en deux vaisseaux superposés, la chapelle inférieure et la chapelle supérieure, qu'il fit toutes deux orner de peintures (1). Les bâtiments du chapitre furent aussi transformés. Plusieurs maisons, des jardins, tout un vieux quartier d'Avignon furent achetés pour y établir des constructions nouvelles, salles de réunion pour le consistoire et les congrégations, grande cour intérieure entourée de cloîtres, galeries, terrasses, logements nécessaires pour le Pape et sa nombreuse cour (2).

Les registres des comptes du trésor pontifical, déposés à l'*Archivio segreto di Vaticano*, désignés sous le nom de *Cameralia*, donnent le détail de toutes ces constructions et des sommes considérables qui y furent consacrées. L'architecte, qu'on appelait le maître des œuvres, *operarius* ou *magister operis*, en fut Guillaume de Cucuron, originaire du Comtat. Le principal artiste fut aussi un Français, Pierre Dupuy de Toulouse, et tous deux sont désignés comme des familiers du Souverain Pontife, *familiares domini nostri papæ* (3). Logés, nourris, vêtus même aux frais du Pape, ils dirigeaient une véritable armée d'ouvriers, maçons, tailleurs de pierre, peintres, charpentiers, manœuvres de tous les corps de

appelées *Domus Sancti Petri*. L'église la plus importante de toutes les villes italiennes, avec ou sans coupole, s'appelle invariablement le *Dôme*. L'église construite sur le rocher d'Avignon était le *Dôme* d'Avignon et s'est appelée Notre-Dame du *Dôme* ou du *Doms*. Le rocher a pris le même nom : *Rocher des Doms*. (Voir L. DUHAMEL, *De l'origine du mot Doms*. Avignon, 1883.)

(1) *De expensis factis pro picturis de capellis de Sancto Stefano*. *Cameralia* de 1317.

(2) Voir les actes d'achat d'immeubles et de terrains faits par les vicaires généraux du pape Jean XXII et en son nom pour l'agrandissement du palais épiscopal, en date des 26 et 27 juin, 4, 10 et 25 juillet 1318, 13 mars 1319, 30 mai 1319, 12 février 1322. (Arch. de Vaucluse, G. Fonds de l'Archevêché. Cartul., t. I, f^{os} 49, 50, 51, 77, 80, 82.)

13 décembre 1316, Bulle du pape Jean XXII pour l'agrandissement du palais épiscopal; 5 juillet 1318, Bulle du pape Jean XXII nommant des administrateurs pour gérer les biens de l'évêché d'Avignon. (Arch. de Vaucluse. Fonds de l'Archevêché. Bull., f^{os} 13, 14 et 15.)

Décembre 1317, Bulle de Jean XXII pour l'annexion de l'église Saint-Étienne-sous-Avignon au palais épiscopal. (NOUGUIER, *Hist. chronolog. des évêques d'Avignon*, p. 104.)

(3) L. DUHAMEL, *Les architectes du palais des Papes*. Avignon, 1882.

métiers. On travaillait jour et nuit avec une fiévreuse activité. Les Cameralia fournissent à ce sujet les renseignements les plus intéressants et permettent de se rendre compte de la magnificence de cette installation, non seulement comme bâtiments, mais comme décoration (mobilier, vestiaire, orfèvrerie). On y voit prodigués les marbres et les bois les plus rares, l'or et l'argent, les tapis de Turquie et d'Espagne, les toiles de Flandre et d'Allemagne, les étoffes précieuses, les pièces d'orfèvrerie d'Italie, les saphirs, les couronnes et les roses d'or, les tentures ornées de perles et de pierreries, tout un luxe, en un mot, qui devait donner à la cour pontificale un prestige que n'avait pu lui acquérir la simplicité de Clément V, modestement logé dans son couvent des Frères Prêcheurs.

Jean XXII, cependant, ne se contenta pas de son magnifique palais de ville. Il aimait beaucoup la villégiature; et on le voit dépenser le même luxe et la même prodigalité dans ses châteaux de Bédarrides et de Noves, et surtout à Châteauneuf, dont les vignobles renommés — les vins du Pape — ont conservé le nom et le souvenir de leur illustre origine. Il faisait en même temps construire sur un terrain acheté aux environs du château communal, pour son neveu Arnaud de Via, le Petit Palais, qui devait devenir bientôt la demeure des évêques d'Avignon (1); et lorsqu'il mourut, le 4 décembre 1334, il laissait à son successeur une demeure princière, dans laquelle il avait développé tout le faste de l'époque, mais qui n'avait pas l'apparence et encore moins les réalités d'une forteresse qu'elle devait acquérir sous ses successeurs. Il lui laissait en outre, comme on l'a vu, un trésor énorme de près d'un milliard et demi de francs en or, argent, vaisselle ou pierres précieuses (2).

(1) Le Petit Palais reconstruit par Jules II fut jusqu'à la Révolution l'archevêché d'Avignon; c'est aujourd'hui le petit séminaire. Il occupe le fond de la place du Palais.

(2) Voir page 296, note 1.

X

La première préoccupation de Benoît XII fut de mettre ce trésor à l'abri, et de se défendre lui-même contre une attaque du dehors. Les papes d'ailleurs n'aimaient pas, en général, à habiter chez leur prédécesseur. Malgré tout le luxe qu'il avait entassé et ses énormes dépenses, le palais de Jean XXII n'était en somme que la transformation et l'agrandissement sur place de l'ancien palais épiscopal. Benoît XII fit construire un autre palais à côté, dans lequel le premier fut en quelque sorte englobé. Ce fut le véritable Palais apostolique, mieux approprié aux exigences de la papauté, et surtout à sa défense. Son architecte s'appelait Pierre Poisson, *Petrus Piscis* ou *Peysonnis*, originaire, comme lui, du comté de Foix, et de la petite ville de Mirepoix (1).

On sacrifia la majeure partie du palais épiscopal, tous les bâtiments de la Prévôté et la chapelle Saint-Étienne elle-même, pour élever sur leur emplacement une colossale forteresse dont l'ensemble et les détails surpassaient tout ce que l'architecture militaire du moyen âge avait jusqu'alors conçu de plus grand et de plus fort. La chapelle Saint-Étienne démolie fut remplacée par une nouvelle chapelle plus vaste, aux voûtes élevées; et on y appela des artistes italiens pour la décorer de fresques (2). Quatre tours furent élevées, dont la plus haute, dite de Trouillas, en souvenir de l'ancien pressoir communal dont elle occupait la place, *Trullatium communalis*, n'avait pas moins de 80 mètres (3); et le palais, qui avait jusque-là porté le nom de Palais Épiscopal, *Palatium Episcopale*, s'appela désormais Palais Apostolique, *Palatium Apostolicum* (4).

(1) L. DUHAMEL, *Les architectes du palais des Papes*, op. cit.

(2) 23 juin 1336. Bulle du pape Benoît XII relative à la chapelle du palais apostolique. (Arch. de Vaucluse G. Fonds de l'archevêché. Bull., f° 24.)

(3) *Stare de Troillars* (1206); *Domus de Trullas* (1320); *Procurator domus communie de Trulliac* (1235); *Procuratores domus Trullatii* (1255), etc... (Cartul. de Perceval Doria, Biblioth. d'Avignon.)

(4) Février 1341. Bulle de Benoît XII confirmant l'échange du palais épiscopal et du palais apostolique. *Bullarium*, f° 25 et 26.

Clément VI continua l'œuvre de son prédécesseur. Il fit construire les énormes bâtiments qui forment la façade méridionale du palais, la chapelle basse du consistoire à deux nefs, et les enceintes du midi qui, dans la suite, servirent à loger l'arsenal. La porte et les clefs de voûte de l'entrée principale sont encore décorées de ses armes. Son architecte fut Pierre Obreri, dont le nom seul est italien, mais qui, en réalité, était Français, et même d'une famille alliée au Pape (1).

Innocent VI superposa à la chapelle basse une grande nef supérieure, et construisit à côté la grande tour de Saint-Laurent.

Urbain V, à son tour, fit creuser dans le roc la cour d'honneur que l'on voit aujourd'hui, et construire toute la façade du côté de l'Est, la septième et dernière tour dite des Anges; et au devant ces magnifiques jardins en terrasse dont la vue s'étendait sur les riches plaines du Comtat. Le palais était alors achevé. Les derniers architectes avaient été, comme les prédécesseurs, des Français : Jean de Loubières, Raymond Guitbaud, Guillaume Nogayroly (2). Grégoire XI ne l'occupa que quelques années, sans y faire de grands changements. En 1376, il l'abandonnait et rentrait à Rome.

L'ensemble de ces constructions n'occupe pas moins de 6,400 mètres carrés. Le type général est celui des constructions militaires du midi de la France au moyen âge dans ce qu'il a de plus sévère et de plus vigoureux : lourds piliers, épais contreforts, ouvertures étroites, voûtes gothiques à nervures accentuées qui se ressentent encore de la tradition romane. Toutes les entrées sont défendues par des herses, tous les murs sont couronnés de créneaux et de mâchicoulis. L'aspect général rappelle plutôt la citadelle d'un tyran asiatique ou le burg colossal d'un guerrier des temps héroïques, que la demeure du vicaire d'un Dieu de paix. Les cours intérieures, les appartements privés, les chapelles sont aussi solidement fortifiés que l'extérieur. La grande cour est

(1) L. DUHAMEL, *Les architectes du palais des Papes*, op. cit.

(2) A. PENJON, *Avignon. La ville et le château des Papes*. Roumanille éd.

dominée de tous côtés par des tours et de hautes courtines. Maître de la porte et de l'entrée, l'assaillant qui pénétrait dans la cour n'avait, pour ainsi dire, encore rien fait. Chaque bâtiment exigeait un nouveau siège. C'était réellement le modèle de l'architecture militaire de l'époque.

Les mâchicoulis des courtines constituent la seule décoration extérieure du palais ; mais cette décoration est véritablement grandiose. Ces mâchicoulis ne sont pas, comme partout ailleurs, de simples créneaux en saillie ouverts en dessous et soutenus par des consoles rapprochées. D'immenses arcades ogivales sont établies à deux pieds environ au devant du mur de la construction ; les piliers de ces arcades servent de contreforts au mur ; chaque vide entre une arcade et le mur forme un large mâchicoulis. Ce mode de défense était formidable. Au lieu de pierres et de traits, on pouvait jeter par ces énormes vides des poutres entières qui, déviées par l'inclinaison du mur, devaient renverser dix échelles à la fois, balayer le rempart et écraser d'un seul coup toute une rangée de mineurs s'il s'en trouvait d'assez hardis pour essayer d'en saper le pied.

La défense était complétée par sept tours carrées d'une épaisseur et d'une élévation telles, qu'elles pouvaient défier la mine et tous les projectiles lancés par les engins alors en usage, et dont l'inébranlable solidité a résisté jusqu'à ce jour à toutes les causes de destruction : la tour de Trouillas, la tour de la Gache qui servait de guette, la tour Saint-Jean, la tour Saint-Laurent, la tour de l'Estrapade, la tour des Anges et la tour de la Campanie, ainsi nommée parce qu'elle était voisine du petit campanile qui portait cette fameuse cloche d'argent qui ne sonnait qu'à l'élection et à la mort du Pape.

Toutes ces constructions établies successivement par cinq papes, sur un terrain très accidenté et à deux niveaux différents, présentent naturellement une extrême irrégularité. Mais les questions de symétrie préoccupaient assez peu les architectes militaires du moyen âge ; et ils se contentaient avec raison de donner aux différents corps de logis les formes, les dimensions, l'orientation, toutes

les conditions, en un mot, qui convenaient le mieux à la défense.

En abandonnant l'opulente maison de Jean XXII, Benoît XII eut d'ailleurs pour principal objectif de se mettre en sûreté et de s'établir dans une forteresse imprenable. On peut rendre cette justice à ses architectes qu'ils lui ont donné une entière satisfaction. Les poternes sont, en effet, percées dans des rentrants, bien masquées et défendues; les fronts sont tous flanqués, suivent les contours naturels de la roche sur laquelle ils sont établis, et présentent les meilleures dispositions défensives. Du côté du Nord, le rocher des Doms est à pic sur le Rhône; et par là tout assaut était impossible. Du côté du Sud, il s'avance comme un coin dans le cœur de la ville et la coupe en deux. Le côté de l'Ouest, le plus accessible, était protégé par une série d'ouvrages avancés qui aboutissaient au fort du Châtelet implanté à la tête du pont Saint-Bénézet. A l'Est enfin, les murs du château n'avaient pas moins de 50 mètres de hauteur au-dessus des maisons voisines.

L'assiette du palais était donc merveilleusement choisie pour protéger la ville et la tenir au besoin en respect. Des galeries souterraines communiquaient avec les anciens fossés de la ville romaine et le canal des Sorguettes, et permettaient de s'échapper clandestinement. Les ouvrages avancés au devant des portes conduisaient aux remparts. Du haut des tours enfin, on dominait le cours du Rhône sur une immense étendue, au point même où le fleuve fait un coude assez prononcé. La citadelle pouvait donc défier à la fois le temps et les hommes; et, en fait, le siège mémorable qu'a soutenu pendant dix ans l'antipape Pierre de Luna (Benoît XIII) a laissé son gros œuvre presque absolument intact.

XI

A l'intérieur du palais, la magnificence de l'ornementation offrait un frappant contraste avec la rudesse et la sévérité de l'extérieur. Si les architectes, ou plutôt les ingénieurs militaires qui élevèrent ces fortes murailles, étaient tous des Français, les décorateurs

furent presque tous des artistes italiens appelés par les papes. Et quels artistes ! Les murs des chapelles, de la plupart des salles et des galeries étaient couverts de fresques admirables exécutées par quelques-uns des plus illustres représentants des grandes écoles qui, à cette époque, faisaient la gloire de Florence, de Pise, de Sienne, de Pérouse.

Les peintures existaient encore en grande partie au commencement du siècle. Dans la grande chapelle inférieure à deux nefs, appelée la salle du Consistoire, où siégeait le tribunal de la Ruota, la même où Jeanne de Naples sut si bien charmer le Sacré Collège par son éloquence et sa beauté, on voyait autrefois une représentation du Jugement dernier. Dieu le Fils était assis sur son trône, entre la Vierge et saint Jean-Baptiste, entouré d'un grand nombre de saints et de prophètes, et de tous les papes et évêques du douzième et treizième siècle. Au-dessous se trouvaient toutes les nations, chacune dans leur costume, au milieu desquelles les ministres de Dieu choisissaient les élus et rejetaient les réprouvés dans les flammes de l'enfer. Entre les croisées étaient représentés le Calvaire et différentes scènes de la vie du Christ. Cette salle a été divisée par des planchers en trois étages. La grande chapelle supérieure, qui n'avait qu'une nef, a été aussi coupée en deux par un autre plancher ; et l'ensemble forme un énorme dortoir à cinq étages pour les soldats de la garnison d'Avignon. Les scellements, les entailles, les encastremens nécessaires pour cette lamentable appropriation, les grattages, et par-dessus tout l'odieux badigeon, ont à peu près tout détruit. Il ne reste plus, dans deux voussures de l'abside, qu'une vingtaine de figures de prophètes ou de sibylles qui se détachent sur un fond bleu constellé. Ces personnages nimbés d'or, vêtus avec une très grande richesse, représentent Ézéchiël, Jérémie, Isaïe, Moïse, Abdias, Michée, Nahum, Malachie, Habacuc, Anne, mère de Samuel, Énoch, Job, Salomon, David, Daniel, Osée, Amos, Sophonie, Johel et une sibylle.

La tour Saint-Jean, divisée aussi en deux vaisseaux superposés, présente encore des restes de magnifiques peintures. Dans la chapelle supérieure, dite de Saint-Martial, étaient représentés les

principaux actes de saint Martial de Limoges, l'un des apôtres du midi de la France, dont la mémoire était chère au pape Clément VI, originaire comme lui du Limousin : c'était l'oratoire particulier du Pape. Dans la chapelle inférieure, on avait peint les différents épisodes de la vie de saint Jean-Baptiste.

Même luxe, même décoration dans l'ancienne chapelle Saint-Étienne, qui était l'oratoire privé de Benoît XII, et dont les voûtes s'élevaient à plus de vingt mètres de hauteur. On y voyait, en outre, les trophées conquis sur les Maures de Grenade, à la bataille de Tarifa, et l'oriflamme du roi de Castille. Détruite par un incendie au milieu des vicissitudes du siège des Catalans au quinzième siècle, elle est restée longtemps en ruine. Affectée ensuite au pénitencier d'Avignon, pour lequel elle servait de préau, elle a été heureusement relevée depuis peu, sauvée d'une destruction complète, et renferme aujourd'hui les magnifiques archives du département de Vaucluse et de la ville d'Avignon, précieuses reliques d'un mémorable passé (1).

Les grandes salles des galeries, les appartements du Pape où rien n'a été respecté, étaient aussi décorés avec la même magnificence; et le dépouillement des Cameralia du Vatican permet de se rendre compte du nombre des artistes et de l'ardeur extrême qu'ils ont déployée. La disparition et la mutilation de ces peintures sont une honte pour notre époque. Ce n'est pas le temps, en effet, qui les a détruites; ce sont les hommes, et presque nos contemporains. Depuis la Restauration, le palais des papes est entre les mains de l'autorité militaire, qui l'a transformé en caserne. En 1817, un régiment corse y était logé. Les soldats, en qualité d'Italiens, avaient le goût des arts et savaient surtout en tirer parti. Des Français auraient vraisemblablement barbouillé les figures des saints; les Corses préférèrent les vendre. Une véritable industrie s'établit dans le régiment. On détachait adroitement la

(1) Bien que les archives pontificales proprement dites aient suivi les papes à Rome et soient aujourd'hui au Vatican avec celles de la vice-légation, expédiées aussi à Rome vers 1770, les archives d'Avignon sont encore comptées parmi les plus riches de la France.

mince couche d'enduit qui recouvrait la peinture. D'ingénieux petits instruments avaient même été fabriqués pour cette opération délicate. On obtenait ainsi de petits tableaux que l'on vendait aux amateurs et même aux officiers. Ce vandalisme s'appliquait naturellement aux plus belles fresques (1). Celles qui restent, et qui, très certainement, ne sont pas des plus importantes, excitent encore notre admiration et ne peuvent qu'augmenter notre indignation et nos regrets.

Quels furent les auteurs de ces magnifiques peintures? Les noms de Giotto, de Giotto, d'Orcagna ont été souvent prononcés. On sait, en effet, que les papes firent venir à Avignon à cette époque les meilleurs artistes d'Italie. Les témoignages anciens semblent bien confirmer le séjour à la cour pontificale du grand peintre florentin. Giotto ne mourut qu'en 1337; il n'y a donc rien d'impossible à ce qu'il ait commencé les travaux de peinture commandés par Benoît XII, qui ne mourut qu'en 1342 (2). Mais il est difficile d'être très affirmatif à ce sujet.

Ce n'est pas sans quelque vraisemblance qu'on a attribué à Orcagna les fresques de la chapelle du consistoire où se tenait le tribunal de la Ruota. Ces fresques rappellent bien l'école de Pise. Orcagna, du reste, paraît avoir séjourné quelque temps à Avignon, où il était particulièrement considéré par Clément VI (3). Il avait fait son portrait et plusieurs tableaux pour sa cathédrale. On a de lui plusieurs fresques célèbres du Jugement dernier, entre autres celle de l'église Santa-Croce, à Florence, et celle du

(1) P. MÉRIMÉE, *Notes d'un voyage dans le midi de la France*, 1837.

EUG. MUNTZ, *Les peintures de Simone Martini à Avignon*. Mém. de la Soc. nat. des antiquaires de France, 1884.

(2) *Fu et e Giotto intra li dipintori il piu sommo della medesima città di Firenze e le sue opere il testimoniano a Roma, a Napoli, a Vignone, a Firenze, a Padova e in molte parti del mondo...* (VASARI, ed. Milanese, t. I, p. 257.)

(*Foetus*) *opera cujus per Italiam multis in locis exstant, fuitque a Benedicto XII pont. max. in Avinionem ad pingendum martyrum historias accitus ingenti precio, morte interveniente opus omisit.* (FR. ALBERTINI, *Opusculum de mirabilibus urbis Romæ veteris et novæ*, éd. de 1510.)

Cf. CAVALCASELLI et CROWE, *Histoire de la peinture en Italie*. Bulletin monum., 1874, t. XI.

(3) VASARI, *Vita d'Andrea di Cione Orcagna*. Firenze, 1827.

Campo-Santo, à Pise. Les artistes aimaient à traiter plusieurs fois le même sujet. L'hypothèse d'un *Jugement dernier* peint par Orcagna à Avignon n'a donc rien d'in vraisemblable. Malheureusement la fresque a disparu.

On sait que le premier grand travail de peinture commandé par Benoît XII fut le fameux porche de Notre-Dame des Doms, où l'on voyait représentés la Vierge, entourée d'anges, le Christ émergeant des nuages, saint Georges à cheval, armé, la lance à la main, perçant un dragon, et à côté de lui une belle jeune femme à genoux, dont l'attitude et tous les ornements distinctifs indiquent sainte Marguerite. L'attribution de cette magnifique fresque, dont il ne reste aujourd'hui que d'informes débris très effacés, à Simon de Sienne (Simone Martini ou Simon Memmi) est à peu près certaine. Le grand émule siennois de Giotto fut, en effet, appelé à Avignon en 1339 par le cardinal Ceccano. Il y devint le pensionnaire attitré de la cour pontificale et y mourut en 1344 (1). La collaboration d'un de ses élèves les plus célèbres, Matteo di Giovanetto de Viterbe (2), a été récemment prouvée. Avec eux, se trouvait toute une pléiade d'artistes de talent ; et le dépouillement des Cameralia permet de retrouver non seulement leur nom, mais encore leur salaire (3). D'après les pauvres restes qui ont été épargnés, on reconnaît que le type de toutes ces peintures est, en général, de l'école siennoise ; et on peut être à peu près certain que les plus belles figures, celle en particulier de la Vierge de Notre-Dame des Doms aux cheveux blonds et flottants, nimbés d'or, si paisible et d'une douceur inexprimable, sont bien l'œuvre du plus tendre peintre de l'école mystique de Sienne, de celui que les critiques d'art ont appelé avec raison le Fra Angelico du quatorzième siècle. Saint Georges et sainte

(1) *Magister Simon pictor mortuus est IN CURIA*. Extrait du Nécrologe de l'église Saint-Dominique de Sienne à la date du 4 août 1344. (MILANESI, *Documenti per la storia dell' arte senes.*, t. I.)

(2) *Courrier de l'Art*, 15 décembre 1881.

EUG. MUNTZ, *Notice sur l'auteur des fresques de la chapelle Saint-Martial au palais des Papes*. Mém. de l'Acad. de Vaucluse, année 1882.

(3) EUG. MUNTZ, *op. cit.*

Marguerite du porche d'Avignon reproduisaient, dit-on, les traits de Pétrarque et de Laure. Cela n'a rien que de très admissible. Le costume de la sainte, qui est exactement semblable à celui de Laure, si souvent décrit par Pétrarque, l'attitude de la jeune femme, placée si près du cavalier, l'amitié qui unissait le peintre au poète, autorisent très bien cette supposition.

Le pinceau de Simon Memmi semble aussi se révéler dans les gracieuses et touchantes peintures de la Tour des Anges, qui rappellent par leur coloris et leur grâce un peu archaïque les plus suaves fresques d'Assise.

La chapelle du consistoire paraît être plutôt l'œuvre des élèves de Memmi ou de ses continuateurs. C'est là que se trouvent les prophètes, debout comme des soldats sous les armes, drapés d'or et de pourpre, dans une attitude peut-être un peu dramatique, mais portant haut leurs têtes nobles et fières et exprimant ce grand calme religieux qui convient aux personnages bibliques.

Le peu qui nous reste de ces merveilles suffit cependant pour donner une idée du luxe incomparable qui régnait à la cour d'Avignon au quatorzième siècle. Comme le Palatin des Césars, le Vatican des pontifes de Rome, le Kremlin des tsars, la Ville rouge des empereurs de la Chine, le Palais d'Avignon contenait, dans sa vaste enceinte fortifiée, tout un monde : églises, salles d'armes et de fêtes, cloîtres, tours et clochers, galeries, musées, tribunal, prison, appartements enfin pour le Pape et sa nombreuse maison. A ne juger que par son extérieur, on eût dit seulement une forteresse inexpugnable, *moles miranda*, comme disait L'Hôpital, une « fière et hautaine masse de pierre », selon l'expression pittoresque de Nostradamus. Le chroniqueur Froissart l'a dépeint d'un seul trait : c'était « la plus forte et la plus belle maison de France ».

XII

Ce n'est pas ordinairement par la gare du chemin de fer qu'il

faut arriver dans une ville si l'on veut en saisir l'ensemble et la physionomie générale. A Avignon cependant, l'impression n'est pas mauvaise. Tout d'abord se développe le long alignement de l'enceinte des papes, jalonnée, de distance en distance, de tours alternativement rondes et carrées. Une brèche est pratiquée dans le rempart, assez ingénieusement flanqué de tours qui prêtent un peu à l'illusion. Une belle avenue vient ensuite, *corso* bruyant et animé, qui conduit à la place de l'Horloge. Cette place est le cœur de la cité, le forum de la ville moderne, qui occupe exactement la même assiette que celui de la ville ancienne. C'est certainement une des plus gaies de province, avec ses cafés populeux, son théâtre élégant et son beffroi gothique et byzantin où, depuis des siècles, le fidèle Jaquemart offre un bouquet fané à sa femme embéguinée. Ce délicieux bijou architectural, dépendance de l'ancien palais Colonna, devenu depuis la « livrée » d'Albano, mériterait bien d'être dégagé jusqu'à son pied, au grand jour et au grand air. Il est malheureusement entouré de colonnes massives et empâté par des bâtiments administratifs du plus médiocre effet. La place du Palais vient à la suite, presque déserte et dominée par les hautes murailles de la citadelle pontificale. A côté du Palais est la métropole. Dans le fond, les escarpements et la terrasse du rocher des Doms.

Mieux vaut cependant arriver à Avignon par le Rhône, et surtout par la descente de la colline de Villeneuve de l'autre côté du fleuve. La vue embrasse à la fois toute la vallée, le confluent de la Durance, les remparts et les clochers de la ville, la masse du palais des Papes, le fort Saint-André, les débris de la Chartreuse de Villeneuve couchée dans sa « vallée de bénédiction », les riches plaines du Comtat, l'énorme relief du Ventoux et tout un horizon de vaporeuses collines noyées dans le ciel bleu de Provence et que limitent d'un côté les petites crêtes rocheuses des Alpes, de l'autre le rideau neigeux des grandes Alpes. Ainsi vue, l'ancienne cité des papes présente bien ce caractère de certaines villes italiennes du moyen âge, étagées en pyramide, à demi aériennes, entourées d'eau de tous côtés, enfermées dans leur

gracieuse ceinture de murailles crénelées, et couronnées de flèches, de campaniles et de tours. Comme dans les vieilles estampes, on placerait volontiers au-dessus une sainte famille tranquillement assise dans les nuages sur un fond bleu et or, et une échelle d'anges descendant joyeusement du ciel vers leur petite Jérusalem terrestre où l'on menait en somme assez bonne vie; en bas, dans la plaine, suivant les bords du Rhône ou le traversant sur le pont merveilleux, la foule des bergers et des paysans avec leurs chars et leurs troupeaux, et toute une procession de bons pèlerins et de beaux évêques, crosse à la main et reluisant au gai soleil dans leurs chapes de soie et de velours.

Le séjour des papes qui a fait pendant près d'un siècle la fortune d'Avignon, l'a marquée en effet d'une empreinte particulière. Après les papes, les légats et les vice-légats qui y ont séjourné jusqu'à la Révolution, lui ont conservé le caractère de ville pontificale.

La métropole placée sous le vocable de Notre-Dame des Doms est à elle seule tout un monde de souvenirs. La vénérable église a vu le sacre et l'intronisation de trois papes, Innocent VI, Urbain V et Grégoire XI, le couronnement de Louis d'Anjou, roi de Naples, les funérailles d'Innocent VI auxquelles assistait le roi de France, les somptueux pèlerinages de Charles IX, de Henri III, de Marie de Médicis, de Louis XIII et de Louis XIV, qui furent d'immenses parades religieuses. Elle contient les tombeaux de Jean XXII et de Benoît XII, deux merveilles de l'art ogival du quatorzième siècle, et les sépultures de cent cinquante-sept prélats ou cardinaux, parmi lesquelles celle du belliqueux évêque Dominique Grimaldi, qui commandait à Lépante la flotte de la chrétienté. Ce fut pendant quatre cents ans le *campo santo* attitré des princes de l'Église.

Dix-neuf conciles se sont tenus à Avignon. Avant 1789, on y comptait une métropole, 7 paroisses dont 5 collégiales, 27 couvents de religieux, 22 de religieuses, 7 confréries de pénitents, 32 congrégations religieuses, 7 collèges où séminaires, 14 chapelles ou oratoires, 18 hôpitaux ou maisons de charité. Presque

tous les Ordres religieux du monde y étaient représentés. Chacun de ces établissements avait naturellement sa tour, son beffroi ou tout au moins un modeste campanile dont la cloche, presque toujours en mouvement, annonçait à la fois les heures et tous les exercices de la journée. Avec la ceinture d'eau qui l'entourait alors de tous les côtés, c'était bien l'*isle sonnante* de Rabelais ; c'est encore aujourd'hui la ville de France où l'on carillonne peut-être le plus. Non seulement les heures, les solennités et les fêtes, les anniversaires, les cérémonies religieuses ou laïques, mais les incidents périodiques, quotidiens ou même imprévus de la vie publique — élections, réunions de corps, services municipaux, arrosage, incendie, inondation, mesures de police, etc. — sont annoncés par d'interminables sonneries qui sont pour les habitants un véritable langage.

Au quatorzième siècle, à l'apogée de la puissance pontificale, la ville, peuplée d'églises, de couvents et de palais, présentait un éclat et une animation incomparables. « Qui n'a pas vu Avignon du temps des papes n'a rien vu. Pour la gaieté, la vie, l'animation, le train des fêtes, jamais une vie pareille. C'étaient, du matin au soir, des processions, des pèlerinages, des rues jonchées de fleurs et tapissées de haute lice, des arrivages de cardinaux par le Rhône, bannières au vent, galères pavoisées, les soldats du Pape qui chantaient du latin sur les places, les crécelles des Frères quêteurs. Puis, du haut en bas, des maisons qui se pressaient en bourdonnant autour du grand palais papal comme des abeilles autour de leur ruche. C'était encore le tic tac des métiers à dentelles, le va-et-vient des navettes tissant l'or des chasubles, les petits marteaux des ciseleurs de burettes, les tables d'harmonie qu'on ajustait chez les luthiers, les cantiques des ourdisseuses. Par là-dessus le bruit des cloches, et toujours quelque tambourin qu'on entendait ronfler là-bas du côté du pont. Car à Avignon, quand le peuple est content, il faut qu'il danse ; et comme en ce temps-là les rues de la ville étaient trop étroites pour la farandole, fifres et tambourins se portaient sur le pont, au vent frais du Rhône ; et jour et nuit l'on y dansait... Ah ! l'heureux temps !

l'heureuse ville ! des hallebardes qui ne coupaient pas, des prisons où l'on mettait le vin à rafraîchir ! jamais de disette, jamais de guerres... (1) ! »

Cette manière charmante de présenter l'histoire d'Avignon à l'époque des papes comme un scénario d'opéra-comique ne manque certainement pas de couleur locale. Mais la vérité est quelque peu différente, bien autrement grandiose et quelquefois tragique. Dans ce formidable palais apostolique, entre les murs duquel s'est concentrée, pendant plus d'un demi-siècle, la vie du monde, et dont l'origine même fut un grand événement historique, sept papes ont régné ; et quatre d'entre eux, Jean XXII, Benoît XII, Clément VI et Urbain V, ont été à plusieurs reprises les arbitres suprêmes du sort des trônes et des nations. C'est là que se rendirent respectueusement les ambassadeurs de Louis de Bavière, de Charles le Bel et de Philippe de Valois, et que se décida le sort de la France, de l'Italie et de l'empire d'Allemagne, que le Pape reçut le roi de France Philippe VI, les envoyés du khan des Tartares et de l'empereur de Constantinople, le roi de Majorque et les glorieux trophées de la bataille de Tarifa.

C'est dans une des salles de ce palais, l'*hospitium audientia*, qu'eut lieu le singulier procès de Hugues Geraudi, évêque de Cahors, compatriote du pape Jean XXII, accusé d'un complot peut-être imaginaire et de pratiques de sorcellerie ; et c'est de l'une des prisons placées au-dessous même des appartements du Pape que le malheureux évêque sortit pour être livré au bras séculier et conduit à son atroce supplice (2). C'est encore dans ce palais que le pape Clément VI fut couronné en présence du fils du roi de France, de Jacques de Bourbon et de Humbert, dauphin du Viennois ; que le tribun Rienzi, chassé de Rome, fut gardé comme

(1) A. DAUDET, *La mule du Pape*.

(2) « ... fut dégradé entièrement par le cardinal évêque de Tusculum et remis au bras séculier qui le fist trayner publiquement et l'escorcher vif en maints endroits de son corps, et enfin brusler, luy ayant au préalable faist couper le poing, et les doigts et la peau ont jusqu'à noz jours demeuré plantés avec un coteau contre la maison dudict evesque, faite à quarreaux près du monastère de Sainte-Clère et Petit Paradis dudidict Avignon. » (*Chronique inédite de 1317*. Arch. d'Avignon.)

prisonnier; que Jeanne de Naples vint faire amende honorable et vendre Avignon; qu'Innocent VI traita avec les Grandes Compagnies; qu'Urbain V excommunia Duguesclin et conclut la paix entre la France et l'Angleterre; que l'antipape espagnol Pierre de Luna et ses neveux, appuyés par la flotte aragonaise mouillée dans les eaux du Rhône, soutinrent pendant onze ans contre les troupes du roi de France un siège véritablement épique. C'est là, en un mot, que tous les événements qui ont agité le monde ont eu, pendant plus d'un siècle, leur écho ou leur solution (1).

Avignon était bien alors, en effet, la première ville de l'Occident. Autant qu'on peut en juger par les actes et les documents de l'époque, sa population fixe devait approcher de 80,000 âmes, sans compter un nombre considérable d'étrangers qu'il est impossible d'évaluer : — marchands et pèlerins de toutes les nations, Juifs exerçant tous les métiers, fabricants et artistes de toute sorte, pénitents de toutes les couleurs, docteurs et hérétiques de toutes les écoles, religieux de tous les Ordres, princes, seigneurs, évêques, clercs, hommes d'armes, aventuriers, astrologues, jongleurs, spadassins, rufiens et ribauds de tous les pays.

Le va-et-vient de cette population cosmopolite, le train princier d'une cour opulente, prodigue de fêtes et protectrice attitrée de tous les arts, et par-dessus tout le tempérament de cette jolie race provençale, vive, impressionnable, toujours amie du mouvement et du plaisir, ne pouvaient guère s'accommoder avec le calme et le recueillement de la vie religieuse simplement et honnêtement pratiquée; et, en fait, Avignon passait pour être la ville la plus frivole et même la plus dépravée du monde latin. Il faut lire à ce sujet les lettres secrètes de Pétrarque. C'est pour lui un thème inépuisable de diatribes et d'accusations. « Les mœurs de Babylone, dit-il, l'orgueil de Nemrod et de Cambyse, les infâmes voluptés de Sémiramis, toutes les turpitudes de l'antiquité se reproduisent à Avignon... Tout ce qu'il y a sur la terre de perfidie, de ruse, d'impiété, de mœurs détestables est amoncelé sur

(1) L. DUHAMEL, *Les origines du palais des Papes*. Congrès archéol. de France, 1882.

les bords du Rhône... On y méprise Dieu, on y adore l'argent, on y foule aux pieds les lois divines et humaines... C'est un égout dans lequel viennent se réunir toutes les immondices de l'univers, un marais infect... Tout y respire le mensonge : l'air, la terre, les maisons et surtout les chambres à coucher (1)... »

C'est un peu à la cour pontificale que Pétrarque attribue la cause de cette dépravation. Assez peu respectueux pour les papes qui l'avaient cependant comblé de bienfaits, il s'en prend surtout à leur entourage, aux cardinaux et à tout ce qui les touche; il les appelle des « satrapes (2) ». « Parce qu'ils portent, dit-il, un petit morceau de pourpre rouge sur le dos, ils se croient supérieurs aux autres hommes et méprisent le reste du genre humain; ils se couvrent d'or comme des despotes de l'Asie, sont avides de présents et n'accueillent bien que ceux qui les payent. » Il leur reproche d'aimer le luxe, d'habiter des palais somptueux, de boire plus que de raison des vins de France, de mentir effrontément, d'avoir des mœurs déplorables, de se livrer à d'infâmes plaisirs, d'entretenir des pourvoyeurs qui battent le pays pour leur découvrir et leur amener de belles femmes; et une de ces lettres contient même l'histoire étonnante entre toutes d'un cardinal ingénieux qui revêtit un jour un costume de pourpre pour triompher des scrupules d'une jeune fille (3). Il est assez curieux de rapprocher de ces invectives, trop passionnées pour ne pas être un peu calomnieuses, l'anecdote assez scabreuse, si bien racontée par Chapelle et Bachaumont, du chevalier gascon et de son mignon page; et on ne peut manquer de relever la mordante critique de ces mœurs d'Avignon à demi orientales, qu'il est impossible cependant d'appeler efféminées, — car c'est le contraire qu'il faudrait dire étymologiquement, — dans le récit des vicissitudes et des poursuites auxquelles fut en proie ce singulier personnage jusqu'à ce qu'il pût trouver asile et sécurité sur les terres papales, où, paraît-il,

(1) PETRARCH., *Famil.*, XII, 2.

Id., *Epist. sine titulo*, VIII, IX, XII, XV, 7.

(2) PETRARCH., *Senil.*, XII, 2.

(3) PETRARCH., *Epist. sine titulo*, IV.

sa manière de vivre était jugée avec plus d'indulgence (1).

Ce ne sont là, sans doute, que des pamphlets; mais ils peuvent bien contenir un certain fond de vérité. La cour pontificale d'Avignon était certainement loin d'être un modèle de vertu; et, sur cette terre de Provence, où tout tourne si vite à la fête et à la dissipation, la splendide maison du Pape, qui offrait si libéralement aux poètes et aux artistes une somptueuse hospitalité, avait moins les apparences d'une maison religieuse que d'une cour d'amour. Les pontifes présidaient et jugeaient parfois de curieuses joutes littéraires. Dans les jardins qu'ils avaient merveilleusement suspendus au haut de leurs terrasses, dans les salles de leur palais couvertes de peintures et meublées avec tout le luxe de l'époque, sous les ombrages des villas princières qu'ils s'étaient bâties sur les bords du Rhône et de la Durance, à Châteauneuf, à Noves, à Sorgues, ils donnaient des fêtes dont l'éclat surpassait celles de beaucoup de maisons souveraines.

Sans doute, Jean XXII, qui était un ami fervent de l'étude, et Benoît XII un Cistercien assez rude et d'un grand sens pratique, furent beaucoup préoccupés de l'organisation du pouvoir pontifical sur la terre de France, de la construction et de la défense du palais apostolique, du soin surtout d'assurer à la papauté cette indépendance et ce prestige que donne la possession d'un immense trésor.

Tout autre fut Clément VI. Il était d'une grande famille et avait tous les goûts d'un gentilhomme. Il trouva la maison montée, et il en fit somptueusement et même galamment les honneurs. Il aimait, on doit le reconnaître, plus qu'il ne convenait certainement à un pape, la société des femmes. La belle vicomtesse de Turenne et la non moins belle comtesse de Périgord ont peut-être fait dans ses appartements des séjours beaucoup trop prolongés; et on peut regretter de trouver dans sa cour et dans sa famille une liberté de mœurs que ses exemples et sa conduite personnelle

(1) *Voyage de MM. Franç. de Coigneux de Bachaumont et Cl. Emm. Luillier Chapelle*. Francfort, 1697; la Haye, 1732.

l'empêchaient souvent de réprimer. Mais ces défauts de grand seigneur étaient rachetés par de charmantes qualités et de réelles vertus; et on ne saurait oublier sa conduite héroïque pendant la terrible peste qui enleva à Avignon plus du dixième de sa population, l'intelligence avec laquelle il organisa et dirigea les secours, la libérale protection qu'il accorda aux Juifs traqués de toutes parts en Europe, ses efforts pour modérer les rigueurs de l'Inquisition, sa bonté inépuisable et son exquise charité, qui répondait si bien à la douceur de son nom.

Ce fut, en somme, un très noble et très brillant pontife; et on ne peut s'empêcher de trouver bien sévères les critiques de Pétrarque envers celui qui fut son bienfaiteur et qui le traitait en ami. Le poète, d'ailleurs, qui était clerc et même secrétaire apostolique, amant attiré d'une femme mariée, père de deux enfants naturels, dont l'un, à l'âge de quatorze ans, obtenait, à sa demande, une dignité ecclésiastique, ce qui était, comme on le voit, parfaitement compatible avec toutes les dissipations de la vie de cour, aurait pu avoir plus d'indulgence. Nul doute que les cardinaux et tous les familiers de la maison du Pape ne vécussent à peu près de la même façon, et, à leur exemple, tous ceux qui, de près ou de loin, touchaient à cette cour brillante et frivole, amie surtout du luxe, du bruit et du plaisir; et on peut citer, comme trait caractéristique du temps, le testament de l'un des princes de l'Église, le cardinal Arnaud de Via, neveu du Pape, fondateur de la collégiale de Villeneuve-lez-Avignon, où l'on trouve des regrets, des souvenirs et des legs fort profanes (1). C'étaient, en somme, les mœurs de l'époque, et personne ne songeait alors à s'en offusquer.

Cinq siècles ont passé. Le temps a tout amoindri, appauvri et rapetissé. Mais Avignon semble avoir gardé quelque chose de

(1) ... *Item lego Domine Hugue de Grianno, domine mee, quadragenta liberas Turonensium parvorum semel solvendas...* 24 novembre 1335. (Arch. du département du Gard. Fonds de la Collégiale de Villeneuve-lez-Avignon, G, 1241.) Dans ce curieux testament, les legs pieux sont mentionnés les premiers; puis vient le legs fait à la maîtresse, Huguette de Griannon; les legs à la famille sont les derniers. (L. DUHAMEL, *Arnaud de Via. Bull. mon.*, 1883, fasc. 5.)

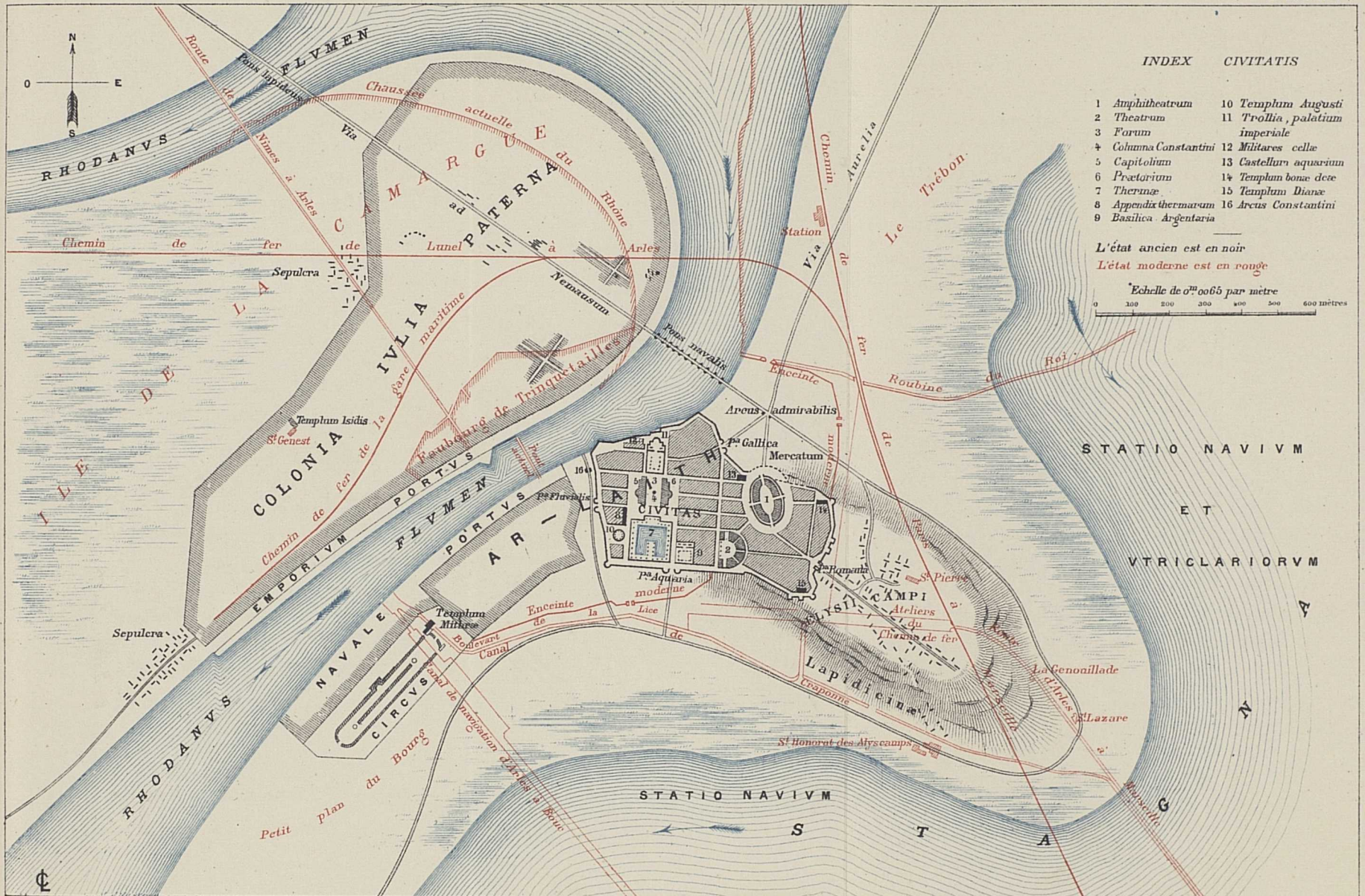
l'élégance et de la galanterie de sa belle époque. Hérissée de flèches et de tours, entourée de murailles crénelées, couronnée par son formidable château, la vieille résidence des papes a tout d'abord une apparence de ville sainte et guerrière. L'intérieur de la ville répond même assez à cette sévérité extérieure : rues étroites et tortueuses, grands murs de couvents, hôtels déserts, anciens palais cardinales aux fenêtres géminées, portes à moulures surmontées d'écussons, ferrures massives aux ouvertures des rez-de-chaussée. De distance en distance, de vieilles églises abandonnées, des tours à créneaux, des clochers qui se dressent comme des minarets. A tous les carrefours, de jolies niches de madone au devant desquelles un petit lampadaire est suspendu par une console en fer du travail le plus délicat et le plus varié, allumé chaque soir par les habitants du quartier. Sans la Révolution, qui a tout détruit ou mutilé, et les Jésuites qui ont tout enlaidi, — nous avons à peine besoin de dire que nous ne parlons qu'au point de vue de l'art, — Avignon présenterait certainement une collection de monuments religieux aussi riche que les plus belles villes de l'Italie.

Tout cela n'est plus aujourd'hui qu'un décor un peu disloqué, à peine un souvenir. Sous son armure de chevalier et son vêtement d'église, la ville n'a rien de mystique et garde, au contraire, un vieux fonds de sensualité toute païenne. Depuis qu'elle a cessé d'être la ville des papes, elle est devenue celle des félibres et des « cigaliers », sortes de tziganes de la poésie provençale, qui sont un peu les continuateurs des troubadours. Le carillon de leurs rimes s'ajoute à celui de ses églises. Leur langage accentué, leurs périodes vibrantes font retentir tous les échos de la ville et de la banlieue. Ils sont partout les rois des fêtes populaires; et Avignon est presque toujours en fête : fêtes officielles, religieuses, artistiques, votives, champêtres, et surtout fêtes de quartiers qui se déplacent successivement dans tous les faubourgs et durent des semaines entières, avec leurs bals, leurs concerts en plein air, leurs processions, leurs champs de foire, leurs feux de joie et leurs interminables banquets. C'est le pays des couleurs vives et

tranchées, de la gaieté bruyante, des plaisirs faciles, de la vie en dehors. Dans ce grand ciel bleu de Provence, sous ce soleil prodigue dont l'ardeur est tempérée par la brise du Rhône, Avignon, baignée par son large fleuve, dominant de son acropole monumentale une immense plaine qui ne le cède en rien aux plus fertiles de la Toscane, se dresse noblement avec des allures d'ancienne capitale; mais l'aimable petite souveraine presque déchuë a surtout une grâce, une harmonie et des mœurs toutes florentines. Ville élégante, sonore, artiste, chantante, parfumée, un peu frivole peut-être et amoureuse, mais charmante entre toutes, véritable perle de cette vallée historique du Rhône dont elle rappelle les plus grands et les plus poétiques souvenirs.

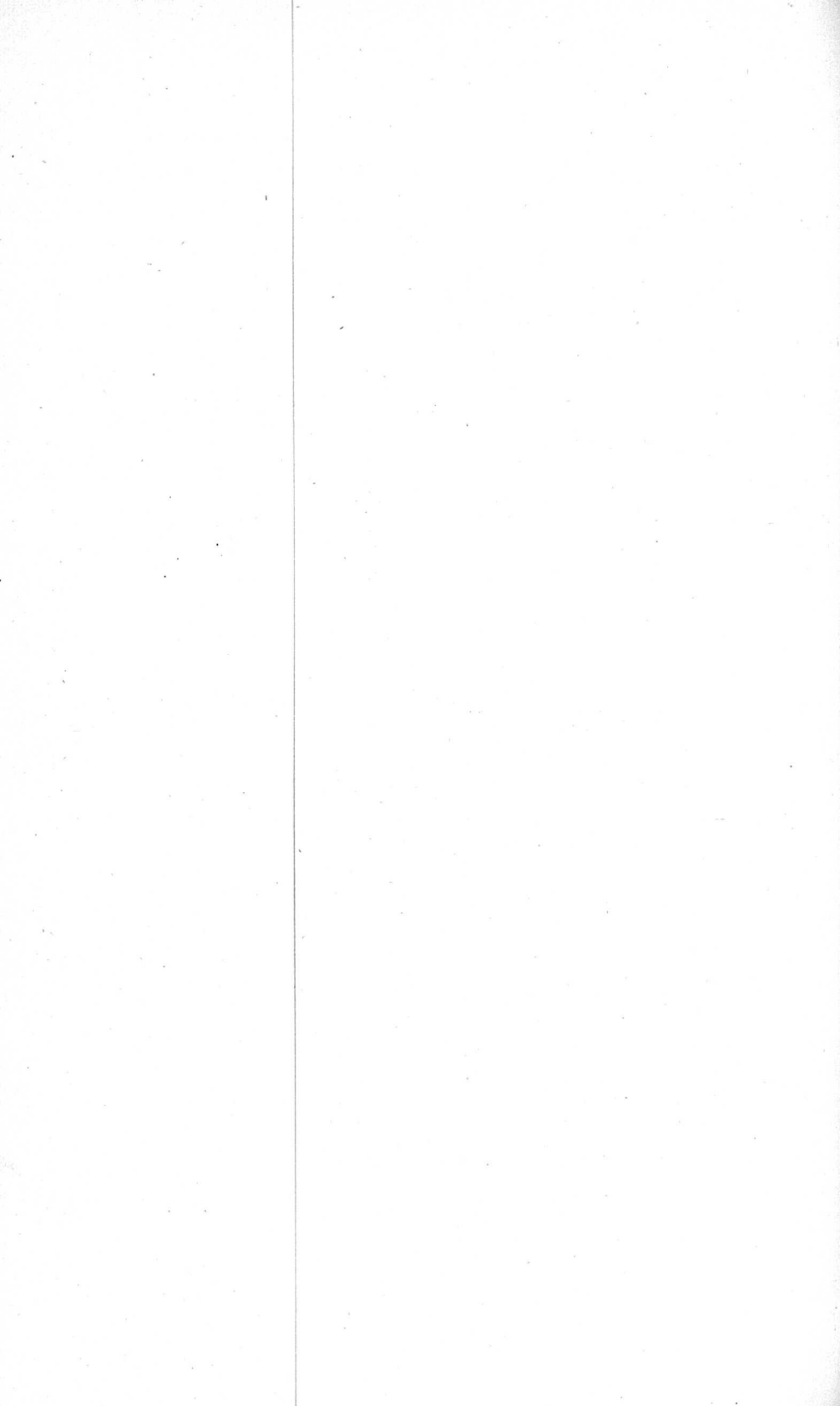
ARLES CONSTANTINIENNE

Pl. XIV.



d'après les fouilles modernes et les cartes de MM. Veran.

Gravé chez, L. Sonnet, 93, Boul^d St Germain. Paris, Imp. Dufrenoy



CHAPITRE NEUVIÈME

LA RÉGION D'ARLES.

Variation des embouchures de la Durance et du Gardon. — Tarascon et Beaucaire. — Origine ancienne de la ville d'Arles. — *Ar-laith*, Arles celtique et phénicienne. — Inondations du Rhône. — L'endiguement moderne; ses dangers et ses résultats. — L'ancienne mer et les îles d'Arles. — Période maritime, période marécageuse, période agricole. — Les utriculaires et la navigation sur les étangs. — La flotte maritime, la flotte fluviale, la flotte paludéenne. — Les anciennes tours du Rhône. — Distance d'Arles à la mer à l'origine de notre ère. — Communication de la lagune d'Arles avec la mer par le Grau-de-Galéjon. — Accroissement graduel du delta. — Arles sous l'Empire. — *Gallula Roma Arelas*. — *Colonia Julia Paterna Arelate Sextanorum*. — La ville patricienne et la ville marchande. — Les deux ports d'Arles. — Canalisations des Alpines et de Vaucluse à Arles.

La légende grecque de Gyptis et de Protis. — Le type grec à Arles. — Inscriptions et monnaies grecques. — Monuments de la ville romaine. — Le théâtre grec et la Vénus d'Arles. — La statuaire et la langue grecques à Arles. — L'hellénisation de la Provence. — Décadence de la ville.

I

Un peu au-dessous d'Avignon, sur la rive gauche, le Rhône reçoit le plus gros de ses affluents, la Durance. Les géographes classiques ont dépeint bien souvent son régime torrentiel, ses divagations, l'instabilité de son lit, la fréquence et la soudaineté de ses crues. « C'est un torrent qui n'a pas moins de force et d'impétuosité que le Rhône », dit Pline (1). « De toutes les rivières de la Gaule, écrit Tite-Live, c'est celle que l'on traverse avec le plus de difficultés, soit à gué, soit en bateau; elle est privée de berges, se divise en plusieurs bras, s'en forme sans cesse de nouveaux, se creuse des gouffres, et roule ses eaux grossies par les

(1) PLINE, III, v (iv), 2.

pluies et les orages avec un fracas terrifiant (1). » Plus imagés, mais non moins vrais, les poètes Silius Italicus et Ausone parlent du bruit formidable produit par les troncs d'arbres et les blocs de rochers entraînés par la violence de son courant, des dangers de sa traversée, des variations incessantes de ses gués et de ses rives (2). Il faut avoir vu la Durance dans ses jours de colère pour comprendre la justesse de ces expressions. C'est une véritable avalanche d'eau boueuse, chargée de débris de toute sorte arrachés aux gorges de la vallée supérieure. L'impétueux torrent balaye et ravine tout : berges, digues de défense, murs de clôture, plaines latérales, arbres et maisons. La crue passe comme une trombe, et laisse après elle d'immenses champs de cailloux, des flots de sable et de limon, et un dédale de flaques d'eau dormante et de petits bras sinueux.

Ce sont ces inondations cependant qui ont fait le magnifique territoire de la banlieue Sud d'Avignon ; et cette plaine d'alluvions est une des plus riches de la Provence. La Durance n'avait pas d'ailleurs, dans les temps anciens, un seul lit, comme nous le voyons aujourd'hui. A l'origine de notre période géologique, toute la plaine basse qui s'étend au-dessous de son confluent avec le Rhône n'était pas encore formée. La mer baignait le pied de la colline de Beaucaire et du massif de la Montagnette situé au Nord de Tarascon. L'un des bras de la Durance, le plus important, débouchait dans le golfe par le pertuis de Lamanon, gorge étroite percée entre l'extrémité orientale de la chaîne des Alpines et des escarpements de la montagne du Defends, premier contrefort de la chaîne de la Trévaresse. C'est par ce défilé que le diluvium de la Durance s'est précipité dans la mer et a donné naissance à une partie de la grande plaine de cailloux qui porte le nom de *Crau*. Le diluvium du Rhône a, de son côté, pénétré dans le golfe entre Beaucaire et Tarascon, et inondé de ses quartzites blancs et rosés

(1) TITE-LIVE, XXI, 31.

(2) SIL. ITAL., III, 458-476.

. *Te sparsis incerta*
Druentia ripis.

(AUSON., *Carm.*)

toute la région qui se prolonge du côté de l'Ouest jusqu'à Montpellier et à Cette.

Une seconde branche assez importante, appelée au moyen âge la *Duransole*, passait entre Rognonas et Château-Renard, traversait les territoires de Graveson et de Maillane, doublait le promontoire Est des Alpines où se trouvait la ville d'*Ernaginum* (Saint-Gabriel), et jetait ses eaux dans les étangs d'Arles.

Il est intéressant de remarquer que le nom des localités situées dans cette vallée de la basse Durance rappelle assez bien l'ancien état des lieux et leur fertilité séculaire. *Graveson* était établi sur un sol de « gravier », charrié par les inondations de la rivière et déposé sur ses bords. Le territoire de *Rognonas* était autrefois divisé en plusieurs îles par les divers bras de la Durance ; et c'est le dessèchement de quelques-uns de ces bras qui a produit la plaine grasse et fertile dont l'étymologie est facile à retrouver (*rogno-nas*, gras, terre grasse, idiome provençal). La station romaine de *Bellinto*, Barbentane, établie sur la route d'Arles à Lyon, était une grande île au milieu de la Durance, *insula Barbentina*, et cette île n'a été reliée que beaucoup plus tard à la terre ferme sur la rive gauche.

Il en a été de même du Rhône. Un nombre indéfini d'îles de toutes dimensions était échelonné le long de son cours sinueux ; et l'on peut voir, sur les cartes, les larges sillons de tous ces bras qu'on appelait autrefois des *Rhônes*, des *Durances*, et qui sont aujourd'hui atterris et conquis par l'agriculture. Quelques-uns de ces anciens lits ont pu même être utilisés quelquefois comme canaux d'arrosage et de dessèchement. Ce sont les *Rhônes-Morts*, les *Ronbines*, le *Vigueirat*, la *Duransole*, etc.

Le Gardon, qui débouche sur la rive droite du Rhône, à deux kilomètres en aval de la Durance, donne aussi naissance à un petit archipel d'îles et de bas-fonds vaseux dont le nombre et la forme varient sans cesse sous nos yeux. L'état des lieux se modifie presque à chaque grande crue. Les méandres du Gardon se mêlent à ceux du Rhône. Les *lônes*, les *brassières*, les *bras morts* des deux cours d'eau s'enchevêtrent. Le village de Comps, situé

en plein champ d'inondation, à l'embouchure d'un des bras du Gardon, est submergé dès que les eaux s'élèvent à 3 ou 4 mètres.

De l'autre côté du Rhône, vis-à-vis de Comps, le village de Valabrègue et une partie de son territoire ont été longtemps dans une situation tout à fait instable. Ils se trouvaient autrefois sur la rive droite du fleuve; ils ont formé ensuite, pendant de longues années, une île assez nettement déterminée. Ils se trouvent aujourd'hui sur la rive gauche (1); et, sans les travaux de régularisation du Rhône et les digues submersibles qui ont fixé son lit majeur, on pourrait s'attendre d'un jour à l'autre à les voir se détacher de nouveau de la rive gauche, et se souder, au moins d'une manière temporaire, sur la rive droite dont ils ont fait longtemps partie.

Le Rhône et le Gardon réunis ont ainsi divagué à plusieurs reprises sur deux ou trois kilomètres de longueur, corrodant indifféremment l'une des deux rives, atterrissant l'autre, se frayant de nouveaux lits pour écouler le trop-plein de leurs eaux d'inondation.

II

L'ancienne ville de Tarascon, qui a été dans le principe un comptoir des Massaliotes, était autrefois entourée de tous côtés par les eaux du fleuve. Il existait alors, vis-à-vis de Beaucaire, *Ugernum*, une île considérable, qui a été successivement appelée *Ugernica*, *Ugernia*, *Gernica*, et que d'intrépides étymologistes écrivent *Jarnica* et même *Jovarnica*, et traduisent par *Jovis arx in aqua* (citadelle de Jupiter dans l'eau). Cette île a été le berceau de Tarascon et a même joué un certain rôle pendant le moyen âge. Plusieurs conventions y ont été passées. Un traité de paix y a été conclu, en 1177, entre le comte de Toulouse et le roi d'Aragon. Elle est mentionnée dans un acte de 1298, sous le nom

(1) *Archives du Gard*, E. 32.

d'*île Gernique*. Elle renfermait les couvents des Cordeliers et des Jacobins (1). Ces couvents existaient avant 1789 ; et on en retrouve encore des vestiges dans le faubourg actuel de la *Gernègue*, dont le nom reproduit assez bien, comme on le voit, celui de l'ancienne île *Ugernia*.

Les deux petites villes de Tarascon et de Beaucaire ont conservé chacune leurs châteaux, souvenirs d'un temps qui ne fut pas sans gloire et surtout sans gaieté et sans bruit : l'un, dernier séjour du roi Louis IX avant son départ pour la Terre Sainte, se profile élégamment sur une colline boisée de pins ; l'autre, massive forteresse, baignée par le Rhône, rappelle, malgré sa rude architecture, la paisible souveraineté du roi René, les fêtes poétiques de la Provence et les charmantes folies des cours d'amour.

Tout ce passé s'est évanoui. Beaucaire avait cependant conservé jusqu'à ces derniers temps une sérieuse importance commerciale. Il y a à peine cinquante ans, sa foire était, comme celle de Leipzig, l'un des grands marchés de l'Europe. Les tartanes, et même les petits bricks de la Méditerranée, venaient mouiller le long des quais de l'antique *Ugernum*. On voyait alors débarquer en masse, au pied de la colline du Château, tous les trafiquants de la région méditerranéenne : l'Espagnol avec ses oranges, le Marocain avec ses cuirs, l'Africain avec son tabac et ses dattes, le Turc et l'Égyptien avec leurs parfums, leurs tentures et leurs tapis. On y vendait en gros les huiles de Provence et de Gênes, les produits manufacturés de la France et de l'Angleterre, les draps et les peaux du Nord, les vins du Midi, les salaisons de l'Ouest, les aromates et les épices de l'Orient. C'était, pendant six semaines, le plus grand, presque l'unique marché d'approvisionnement de l'Europe méridionale, — immense bazar en plein soleil, où toutes les langues se mêlaient dans un indéfinissable

(1) Acte de 1298 par lequel Charles II, roi de Jérusalem, de Naples et de Sicile et comte de Provence, donne à Bérenger Catelan un droit annuel à prendre sur l'île Gernique, « où sont les couvents des Cordeliers et des Jacobins ». Cf. l'arrêt du Conseil du 8 mai 1861, rendu au sujet des îles du Rhône. (ASTRUC, *Mémoire pour l'histoire naturelle de la province de Languedoc*, part. I, ch. VIII, x.)

jargon qui tenait à la fois du provençal, du catalan, de l'italien, du grec et de l'arabe, — singulier amalgame de mots sonores et bariolés, agglutinés ensemble comme des coquillages, ramassés au hasard sur tous les rivages de la grande mer latine.

Aujourd'hui, la place est déserte. Les chemins de fer ont porté un rude coup à la batellerie du Rhône, et tué la plupart des anciens marchés. La foire de Beaucaire, dont l'époque était la grande échéance commerciale du Midi de la France, n'existe plus que de nom; et c'est à peine si quelques saltimbanques viennent, pendant une quinzaine de jours, amuser un public de plus en plus rare sur le magnifique cours ombragé de platanes séculaires où venaient jadis se pavaner les grands seigneurs et les belles dames de toute la Provence, et s'étaler les produits du monde entier (1).

III

De toutes les villes de la région du bas Rhône, Arles est certainement celle qui a le plus décliné depuis les temps antiques. C'était, après Rome, la première ville de l'Occident, la résidence préférée des empereurs, le port le plus fréquenté de la Gaule, bien supérieur même à ceux de Marseille, de Narbonne et de Fréjus, égal peut-être à celui d'Ostie. Ce n'est plus aujourd'hui qu'une énorme bourgade, à peu près oublieuse de son histoire, simple escale de la navigation du Rhône, presque sans commerce, sans industrie, et n'ayant guère qu'un intérêt de souvenirs. Cette décadence est due en grande partie au changement qui s'est opéré dans la nature de son territoire. Arles était, à l'époque romaine,

(1) Nous prîmes la route de la Provence par cette grande prairie de Beaucaire, si célèbre pour sa foire; et le même jour nous vîmes de bonne heure

Paroître sur le bord du Rhosne
Ces murs pleins d'illustres Bourgeois,
Glorieux d'avoir autrefois
Eu chez eux la Cour et le Trône
De trois ou quatre puissants Rois.

(Voyage de CHAPPELLE et BACHAUMONT, *op. cit.*)

entourée de toutes parts par les eaux. C'était une ville tout à fait maritime. Comme Venise dans sa lagune, elle vivait de sa batellerie, l'une des plus puissantes et des plus variées de l'époque. Elle avait sous ses murs mêmes le Rhône et des étangs navigables ; et par ces étangs elle communiquait librement avec la mer.

L'ancienneté de la ville d'Arles a été pendant longtemps un thème inépuisable de discussions et de controverses. Aucun fait précis et un peu saillant ne marque l'époque précise de sa fondation. Quelques-uns des historiens et des géographes de l'époque classique, Polybe, Tite-Live, Pline l'Ancien, Étienne de Byzance, Plutarque enfin, qui a fait un récit détaillé de la célèbre campagne de Marius dans cette partie de la Gaule, ne mentionnent même pas Arles ; et ce silence a été souvent invoqué comme une preuve que la ville n'existait pas antérieurement au second siècle avant notre ère, ou tout au moins n'avait pas alors une sérieuse importance. César, Strabon, Ptolémée, Festus Avienus, Ausone, etc., en parlent, au contraire, comme d'une colonie puissante. Pomponius Mela la désigne sous le nom de « colonie romaine des vétérans de la sixième légion », *Arelate Sextanorum*. César y avait, en effet, établi une colonie militaire, *colonia Julia Paterna* (1) ; « mais il est certain qu'Arles était à cette époque, et probablement depuis longtemps déjà, une ville considérable ; car on n'envoyait pas des colonies dans des bourgades, et ce fut, après Narbonne, la première ville des Gaules à laquelle cet honneur fut accordé (2) ».

Si d'ailleurs on interroge le livre I^{er} des « Commentaires sur la guerre civile », on voit que, tandis que son armée assiégeait Mar-

(1) *Naves longas Arelate numero duodecim facere instituit.* (CAESAR, *Bell. civ.*, I, 36.)

Πρὸς δὲ τῷ Ῥοδάνῳ ἐμπόριον ὃν μικρὸν Ἀρέλατε. (STRAB., *Géogr.*, I, V, ch. 1, 56.)

Ἀρέλατον κολώνια... κβ. (PTOL., *Géogr.*, II, IX, 15.)

Urbiūm quas habet (Gallia) opulentissimæ sunt... Sextanorum Arelata. (POMP. MELA, *De situ orbis*, I, II, ch. v.)

Pande duplex Arelate, tuos, blanda hospita, portus,

Gallula Roma, Arelas. (AUSON., *De clar. urb.*)

(2) ANIBERT, *Mémoires historiques sur l'ancienneté de la république d'Arles*. Yverdon, 1779.

seille, César faisait construire à Arles douze vaisseaux de guerre, *naves longæ*, qui furent prêts et armés en trente jours ; et, à la manière dont l'historien expose ce fait, il paraît que les soldats, déjà occupés aux travaux du siège, ne purent être employés à la construction des navires. Les ouvriers furent donc pris parmi les charpentiers d'Arles, ce qui suppose la population et l'industrie d'une grande cité (1). Mais, en ce qui concerne la physionomie ancienne, et surtout l'époque à peu près exacte de la fondation de la ville, tous les textes rapprochés et discutés n'ont pas beaucoup éclairé la critique ; et, à la vérité, il est assez difficile d'avoir des notions à peu près historiques sur les événements de ces temps sans histoire dont les traits se perdent dans la nuit du passé.

La connaissance exacte de la topographie du sol est, sans contredit, le meilleur moyen de projeter un certain jour sur l'obscurité qui enveloppe ces époques éloignées. Cette reconstitution géographique des temps anciens, auxiliaire indispensable et guide sûr de l'histoire dans le sens élevé et scientifique du mot, est souvent une œuvre délicate et difficile. Ce n'est pas toutefois sans charme que l'on voit peu à peu se dissiper les ténèbres de ces horizons lointains et se dégager lentement de leur ombre les contours altérés et effacés des populations primitives. Sans doute, ce n'est pas la lumière nette et vive de la critique et de la science ; mais cependant une sorte de demi-teinte colore déjà l'aube des sociétés naissantes, et quelques lueurs de la vérité historique commencent à percer le crépuscule de la légende, dissipent les fantômes de la fable, et permettent de rendre aux hommes et aux choses du passé leurs traits et leurs couleurs, leur physionomie et leur caractère, leur forme et leur mouvement.

Le nom d'Arles a soulevé de grandes discussions parmi les étymologistes. Les uns y voient une origine celtique, *ar-lath*, lieu humide, à cause des marais qui entouraient la ville primitive ;

(1) ANIBERT, *Mémoire sur l'antiquité d'Arles*. Arles, 1872.

d'autres le regardent comme grec, Ἀρης, *Mars, peuple de Mars*; quelques-uns même, comme latin, *ara-lata*, autel élevé, parce que les Romains y auraient trouvé un autel consacré à Diane d'Éphèse, par les Grecs phocéens de Marseille. Il est assez évident, cependant, que le nom d'*Arelate* n'a une physionomie ni grecque ni romaine; et le radical *ar*, que l'on retrouve non seulement dans le nom des Volkes *Arékomikes*, mais encore dans celui de plusieurs peuplades de la même contrée, les *Arnemetici*, les *Arandunici*, etc. (1), semble indiquer que la ville d'Arles était contemporaine de ces anciennes peuplades, et existait déjà dans le cinquième siècle avant notre ère. Avienus la désignait sous le nom de *Théliné* (θῆλη, mamelle) (2), faisant ainsi allusion à la richesse de son terroir. Arles était, en effet, située sous les Grecs, comme de nos jours, à la pointe de cette Camargue fiévreuse, marécageuse, mais éminemment fertile, et qu'on appelait, à juste titre, le grenier de l'armée romaine, *horrea ac cellaria totius militiæ romanæ*.

Il est donc possible que l'ancienne Théliné ait eu une réelle importance vers le cinquième ou quatrième siècle avant notre ère, à l'époque où les colonies grecques sont venues s'établir sur le littoral; qu'elle ait ensuite décliné, et que, rajeunie plus tard par la colonie romaine de Jules César, elle ait repris un nouveau mouvement ascensionnel jusqu'au siècle de Constantin qui marque son apogée.

IV

On ne saurait indiquer, même avec une assez large approximation, la date probable des premières constructions de la ville d'Arles aujourd'hui disparues. Le silence des historiens est sur

(1) GERMER-DURAND, *Mémoires de l'Académie du Gard*. Années 1863 et 1871.

(2) *Arelatus illic civitas attolitur*
Theline vocata, sub priore sæculo,
Graio incolente.

(AVIEN., *Or. marit.*, v. 679-681.)

ce point unanime. La fondation d'Arles n'a même pas de légende sérieuse. Peu de villes cependant peuvent se flatter d'avoir une origine plus ancienne. Des fouilles récentes ont ramené au jour, à plusieurs reprises, dans la plaine et sur les coteaux qui l'entourent, un nombre considérable de sépultures, d'ossements, de perles en or et en jais, d'armes grossières en fer et en pierre, qui correspondent à ces époques incertaines que l'on désigne aujourd'hui sous la dénomination élastique de « préhistoire ».

Mais sans parler de cette période un peu nébuleuse sur laquelle la saine critique n'a pas de prise, et où l'imagination joue toujours un certain rôle, il est probable que l'agglomération arlésienne, constituée dans le principe en oppidum fortifié, a été pendant de longs siècles celtique de mœurs et de langage; qu'elle a bénéficié de très bonne heure de son heureuse situation topographique sur un petit plateau insubmersible aux embouchures de l'un des plus grands fleuves de l'Occident; qu'elle a ainsi vécu riche, peuplée, à l'état de ville marchande, *emporium* à la fois maritime et continental, et qu'elle peut hardiment porter sur le front de ses plus anciennes ruines une de ces dates effrayantes dont la Syrie et l'Égypte semblent avoir seules le privilège, — 1,500, peut-être 2,000 ans avant Jésus-Christ.

Très vraisemblablement entourée d'une enceinte continue de murailles massives et tourelées, elle devait présenter cet aspect sombre et triste, caractéristique de toutes les villes de l'époque celtique. A peine retrouve-t-on çà et là sur le sol quelques blocs mégalithiques rappelant les procédés liguriens ou pélasgiques, débris sans doute de murailles appareillées, suivant l'usage de l'époque, sans mortier ni ciment. Encore est-il bien difficile d'attribuer à ces ruines informes et clairsemées une date quelconque et une destination un peu précise. Inutile d'ajouter qu'il ne reste rien de complet et surtout de parfaitement authentique remontant à ces époques lointaines perdues dans l'ombre d'un passé à jamais fermé pour nous.

La ville celtique est restée pendant longtemps pure de tout mélange étranger. Toutefois, on ne saurait douter que les Phéni-

ciens, dont la présence sur nos côtes est signalée au huitième siècle avant notre ère, n'aient remonté le Rhône et traversé le dédale des étangs navigables qui couvraient alors la majeure partie de l'île de la Camargue, de la Crau et du Plan-du-Bourg, et fait d'Arles une de leurs principales escales. Bâtie presque à l'embouchure du grand fleuve, et communiquant par les étangs avec les branches navigables de la Durance, Arles devait être pour eux une tête de ligne. Elle commandait d'un côté l'entrée du Rhône; elle ouvrait de l'autre la route de la Méditerranée. C'était, en réalité, la meilleure porte de la Celtique.

Les Phéniciens, cependant, ne furent pas colonisateurs dans le sens territorial du mot; et leurs établissements eurent plutôt le caractère temporaire de toutes les choses qui tiennent au commerce. Gens de mer et de négoce, vivant très peu sur la terre ferme, roulant de port en port, et habitant presque toujours les vastes flancs de leurs navires de charge, ils ont beaucoup exploité les produits et les richesses du sol, sans laisser sur ce sol même une empreinte bien durable de leur passage. Tout au moins dans la ville d'Arles leur souvenir s'est-il complètement effacé, et ne retrouve-t-on aucun vestige de leur présence, aucun monument, aucune ruine, aucune inscription, rien qui rappelle la vie, le mouvement et la prospérité d'une occupation permanente.

L'origine très ancienne d'Arles est donc de la plus grande probabilité; mais ce qui est tout à fait certain, c'est qu'en ces temps éloignés les eaux du Rhône et des étangs venaient battre de tous côtés les murs de la ville et lui donnaient une physionomie lacustre, presque maritime. A l'origine de notre ère, le niveau de la campagne d'Arles était presque partout inférieur à celui des eaux moyennes du Rhône. Le fleuve n'était pas contenu comme aujourd'hui dans un lit défini. Les digues n'existaient pas; et la ville était presque entourée par les eaux d'une immense lagune, d'une sorte de mer intérieure. Tout le territoire d'Arles, sauf quelques reliefs isolés qui émergeaient, était anciennement un territoire submergé; il est resté de nos jours un territoire submersible; et son existence, comme celle de la Hollande, placée en

contre-bas de la mer du Nord, ne se maintient que d'une manière tout artificielle et sous la protection des digues.

Ces digues, sur le mérite desquelles il est permis de faire bien des réserves, sont une œuvre relativement moderne. Leur effet, ou plutôt leur prétention, est de protéger d'une manière absolue contre les inondations du Rhône, non seulement toute la région riveraine, qui s'étend de Tarascon et de Beaucaire jusqu'à la mer, sur la rive gauche du grand Rhône et sur la rive droite du petit Rhône, mais encore toute l'île de la Camargue. Les deux têtes de la défense sont la ville de Beaucaire et le massif de la Montagnette, située à 5 kilomètres au Nord de Tarascon. Les chaussées courent parallèlement aux deux bras du fleuve, et leur hauteur diminue peu à peu jusqu'au rivage maritime. Mêmes dispositions pour la défense de la Camargue. La digue, assez élevée à la pointe du delta, suit les deux côtés de son triangle; et la protection de la grande île est complétée, le long de la plage, par une chaussée littorale qu'on appelle la « *digue à la mer* ».

Cet ensemble de défense a près de 300 kilomètres de développement :

68 sur la rive droite du grand Rhône ou « *Rhône d'Arles* » ;

72 sur la rive droite, de Beaucaire à la mer, et dont la majeure partie longe le petit Rhône ou « *Rhône de Saint-Gilles* » ;

110 environ en Camargue, sur les rives des deux Rhône ;

Près de 40 enfin, bordant la plage et défendant l'île contre les tempêtes et les coups de mer (1).

On ne connaît pas de documents qui permettent d'établir que les digues aient été l'objet d'un entretien régulier avant le quatorzième siècle; et il est très probable que, vers le douzième et même vers le treizième, elles étaient dans un état fort rudimentaire, abandonnées à l'initiative et à la garde individuelle des intéressés. Cet entretien était alors tout à fait insuffisant pour protéger d'une manière efficace l'ensemble des terres riveraines contre les grandes crues du fleuve. Était-ce un mal? On peut en douter. Les Égypt-

(1) Voir pièce justificative IV.

tiens n'ont jamais songé à se défendre contre les crues de leur Nil, qu'ils considéraient comme une divinité protectrice, auxiliaire de leur agriculture; ils regardaient et ils regardent encore avec raison comme une véritable fortune les inondations périodiques de ce fleuve, qui a transformé leur désert brûlant en une fertile plaine d'alluvions. Ces riches limons, qu'Hérodote appelait si bien « les présents du fleuve (1) », ont fait les territoires du Caire et d'Alexandrie, et constituent aujourd'hui la plus grande partie du sol cultivable de l'Égypte. Le niveau de ce sol continuellement engraisé s'exhausse lentement de siècle en siècle; et le fleuve, toujours fécond, vient chaque année arroser, dessaler et amender des surfaces immenses disposées horizontalement pour le recevoir, et sur lesquelles ses eaux boueuses s'étendent en nappes bienfaisantes. Si l'on endiguait aujourd'hui le Nil, dans deux siècles l'Égypte serait perdue.

Le Nil provençal agissait de la même manière avant que le génie de l'homme, surexcité par des craintes irréfléchies, eût imaginé de le resserrer entre des digues insubmersibles. Une grande partie des plaines d'Arles et de Beaucaire et toute la Camargue étaient alors périodiquement recouvertes par les eaux d'inondation qui s'y étalaient librement, lentement, sur une faible hauteur, et ne se retiraient qu'après avoir déposé une notable partie des « présents » qu'elles tenaient en suspension. Le Rhône, décanté pour ainsi dire, se rendait à la mer à peu près dépouillé de ses troubles; et les embouchures ne présentaient pas cet encombrement de vases contre lesquelles les chasses les plus énergiques des plus fortes crues et les efforts multipliés de l'homme sont restés sans action sensible. L'amélioration agricole de la région marchait de pair avec le maintien d'une passe navigable; et le fleuve, libre et abandonné à lui-même, était l'agent naturel d'un double bienfait.

Nous avons tout changé. Préoccupés uniquement du soin de nous défendre contre des crues que nous n'avons pas su utiliser,

(1) Δῶρον τοῦ ποταμοῦ. (HERODOT., *pass.*)

nous avons enfermé non seulement les deux Rhônes, mais la Durance, le Vidourle, le Vistre, tous les fleuves et tous les cours d'eau qui se rendent à la mer, entre deux digues insubmersibles ; et nous vivons dans la terreur, hélas ! justifiée, de les voir un jour se rompre et le pays balayé par une inondation soudaine.

Et cependant, les 17 millions de mètres cubes de limon que le Rhône jette annuellement à la mer représentent une surface de plus de 60 hectares, sur une épaisseur moyenne de 25 centimètres, dont la moitié, le tiers au moins, aurait pu être utilisé pour l'amélioration et l'exhaussement du sol. Le Rhône aurait donc pu produire sur notre territoire la même œuvre bienfaisante que le Nil accomplit si régulièrement à la surface de son immense delta.

Rien de mieux, assurément, que d'entourer d'une chaussée insubmersible des villes, quelques villages, certains points isolés du territoire, où, sur une surface restreinte, il peut y avoir de grandes richesses à protéger ; mais, en rase campagne, partout où le fleuve peut se répandre sans rencontrer d'obstacle, il eût été plus sage de le laisser baigner la vaste plaine ouverte devant lui, et sur laquelle ses eaux sans vitesse auraient déposé chaque année une nouvelle couche de terre vierge et féconde.

Sans doute, les inondations causent à l'agriculture des dégâts quelquefois très regrettables ; mais ces dommages ne sont presque toujours qu'apparents et temporaires. A la place d'une récolte perdue ou emportée, le Rhône dépose souvent un champ d'alluvions dont l'épaisseur peut atteindre 30 centimètres ; c'est donc un capital certain substitué à une rente douteuse (1).

A ce singulier résultat vient s'ajouter une considération d'une bien autre gravité. Quel que soit, en effet, le soin avec lequel ces défenses sont établies, quelques dépenses qu'on y consacre, malgré une surveillance active et incessante, tout danger n'a pas disparu. Sans parler des crues extraordinaires qui peuvent dépasser le niveau des digues, il est clair que la sécurité de tout le territoire dépend d'une cause quelquefois futile et presque toujours

(1) DE GASPARIN, *Mémoire sur les débordements du Rhône*. (Compte rendu de l'Académie des sciences, t. XVIII, année 1844.)

imprévue. Un tassement subit, une crevasse cachée au pied de la digue, la moindre fissure produite par le cheminement d'un castor peuvent provoquer un désastre; et il y a lieu de remarquer que la rupture inopinée d'une digue doit produire nécessairement d'énormes dégâts. Le fleuve fait alors une brèche par laquelle il se déverse en cataracte; et tout le territoire est dévasté. Au lieu d'une inondation lente et progressive, c'est un déluge qui balaye la plaine placée en contre-bas du fleuve et y produit des désordres effroyables.

Les vieilles chroniques de Provence et de Languedoc nous ont laissé le souvenir de ces catastrophes (1); mais, sans remonter à une époque très éloignée de nous, les inondations de 1840 et de 1841 et celle de 1856 ont été d'autant plus terribles que les digues plus élevées avaient résisté plus longtemps à la pression des eaux du fleuve, et que, lorsqu'elles ont fini par céder, la masse entière des eaux s'est précipitée avec fureur, d'une hauteur de près de 6 mètres, sur une plaine qui n'était nullement préparée à recevoir une pareille invasion.

En 1840 et en 1841, « le champ de l'inondation embrassait une étendue de 43,000 hectares, comprenait trois villes, dix communes, les salines de Peccais, le port d'Aiguesmortes, quatre routes importantes, un développement de 98 kilomètres de canaux de navigation, sans compter un nombre considérable de canaux de dessèchement et d'arrosage. Le chiffre officiel des pertes causées à l'agriculture seulement s'est élevé à 14 millions, et la réparation des chaussées a coûté 1,100,000 francs (2) ».

En 1856, les désastres furent plus grands encore. La chaussée de la Montagnette se rompit brusquement (3). Les eaux, conte-

(1) Voici les dates des principales inondations du Rhône qui, depuis l'année 1226 jusqu'à nos jours, ont causé les plus grands désastres : 1226, 1345, 1352, 1353, 1358, 1433, 1471, 1554, 1556, 1570, 1580, 1581, 1602, 1674, 1679, 1694, 1706, 1711, 1715, 1747, 1754, 1755, 1801, 1810, 1811, 1827, 1840, 1841, 1843, 1856.

(2) *Mémoire sur l'organisation d'un syndicat général de Beaucaire à la mer. Exposé par MM. BOUVIER et SURELL, ingénieurs de la navigation du Rhône.* Beaucaire, 15 juillet 1844.

(3) La Montagnette est un massif isolé, de terrain crétacé inférieur, situé à

nues longtemps par cette chaussée, ne purent s'écouler lentement sur le territoire qu'elles auraient inondé sans doute, mais n'auraient certainement pas dévasté. Elles se précipitèrent par la brèche ouverte avec une vitesse désordonnée, et, dans la ville de Tarascon, l'inondation atteignit presque instantanément le premier étage des maisons et prit des proportions effrayantes. Les habitants, qui s'étaient crus un instant protégés par la digue qui venait de se rompre, surpris par l'eau et affolés de terreur, durent percer les toits de leurs maisons pour échapper à une mort certaine. Pour éviter de plus grands malheurs, on fut obligé de couper la levée du chemin de fer et de laisser les eaux se répandre dans la plaine (1). Les territoires d'Arles et de Tarascon ne furent pas les seuls dévastés et noyés. Les digues du cours inférieur du Rhône ne furent ni emportées ni surmontées; mais il s'y produisit des brèches par infiltration, et une grande partie de la zone horizontale qui s'étend de Beaucaire à la mer fut envahie. Toute la plaine devint un immense lac sillonné de courants et de remous; et les bateaux à vapeur du Rhône purent naviguer jusqu'à Aiguesmortes, éloignée de près de 20 kilomètres du fleuve.

2 kilomètres environ au Nord de Tarascon, et longeant le Rhône jusqu'à l'embouchure de la Durance. Sa forme est presque celle d'une ellipse, dont le grand axe est orienté du Nord-Est au Sud-Ouest. La largeur du grand axe est de 9 kilomètres; celle du petit axe, de 5. L'altitude des pitons de ce massif varie de 100 à 160 mètres. La sécheresse et l'aridité de la Montagnette, aux roches dénudées et abruptes, contrastent avec la richesse et la fertilité de la plaine horizontale qui l'entoure, entièrement formée par les alluvions du Rhône et de la Durance. La digue de défense, dite *Chaussée de la Montagnette*, part de ce massif et s'étend, en aval, jusqu'au rocher de Tarascon, sur lequel est bâti le célèbre château de René, roi troubadour de Provence; elle barre ainsi l'entrée de la vallée. Son développement est de 5 kilomètres environ; c'est l'origine d'une ligne de défense continue qui longe le Rhône jusqu'à la mer et protège la plaine d'Arles et toute la rive gauche du fleuve.

(1) « A Tarascon, les eaux du Rhône, qui, lors des inondations précédentes, pouvaient s'étendre au large dans la plaine, s'étant trouvées arrêtées par le chemin de fer, menaçaient la ville d'un horrible désastre. M. de Crèvecœur, préfet des Bouches-du-Rhône, s'est transporté en toute hâte sur les lieux, et, sur ses ordres, les ingénieurs de la Compagnie ont fait couper la levée du chemin de fer en amont de Tarascon, sur une longueur de 100 mètres, pour donner passage à l'inondation. » Extrait du *Courrier de la Drôme et de l'Ardèche* du 3 juin 1886. Cf. Délibération du conseil municipal de Tarascon, 19 juin 1856.

La ville était entourée d'une tranche d'eau de plus d'un mètre de hauteur, mer boueuse qui interceptait toutes les communications. Les portes furent fermées, et, pendant plusieurs jours, les grosses barques et les sapines du fleuve vinrent accoster les remparts comme de véritables quais et durent ravitailler la population protégée par son enceinte contre cet ennemi d'une autre nature. Le chiffre des pertes subies par l'agriculture s'éleva à près de 15 millions.

Il est inutile d'insister plus longtemps sur un aussi triste sujet. Le mal est fait. Les digues existent; on doit les subir, et il est difficile aujourd'hui de s'arrêter dans une voie où l'on s'est engagé sans modération et sous l'empire d'une terreur irréfléchie. Mais si l'on remarque que les terrains défendus sont privés du bienfait du dessalement et du limonage, qu'ils ont une valeur inférieure au moins d'un tiers à celle des terrains inondés, et qu'au surplus ils ne sont pas absolument garantis contre une soudaine irruption des eaux dans des conditions désastreuses, on ne peut que regretter que l'homme, se substituant à la nature, ait appauvri son propre territoire (1).

V

Ce n'est pas à l'endiguement seul qu'il faut attribuer la transformation de la campagne d'Arles. L'exhaussement continu du sol est un phénomène commun à tous les marais du littoral. Comme toutes les lagunes, ce vaste bassin est passé ou doit passer par trois périodes distinctes : la première est la *période maritime*, aujourd'hui terminée, qui a duré tant que la navigation a été possible sur les étangs, qui paraît avoir atteint son apogée sous la domination romaine, vers le quatrième siècle, et s'est prolongée jusque dans le seizième, époque où les étangs, transformés en marais pestilentiels, ont été l'objet des premières études de dessèchement.

(1) Les terres situées dans l'intérieur même des digues et inondées périodiquement par le fleuve s'appellent des *ségonnoux*; leur fertilité est proverbiale.

Le sol s'est ensuite graduellement colmaté. Les pluies ont entraîné dans les parties basses les terres qu'elles avaient détachées des parties plus élevées. Les inondations successives du Rhône et de la Durance ont déposé, depuis vingt siècles, une prodigieuse quantité d'atterrissements. Les étangs, qui communiquaient entre eux, ont été isolés et se sont trouvés réduits à l'état de mares croupissantes. Une grande partie des terrains autrefois noyés a émergé pendant les sécheresses, en produisant des émanations malsaines. C'est la *période marécageuse* ou *paludéenne*, que nous pourrions, à juste titre, appeler aussi *période pestilentielle*. Arles la traverse encore; et, bien qu'elle semble toucher à sa fin et que l'état sanitaire soit incontestablement supérieur à celui des trois derniers siècles, il est probable qu'il faudra attendre quelque temps encore avant d'entrer définitivement dans la troisième et dernière période, qui sera la *période agricole*.

Les marais d'Arles forment aujourd'hui et formaient surtout, dans les temps anciens, un immense bassin qui commençait à Tarascon, s'étendait au Sud de la chaîne des Alpines, aux confins de la Crau, et se prolongeait jusqu'au golfe de Fos. D'Arles à la mer, toute la plaine était encore, il y a à peine deux siècles, à peu près recouverte par les eaux qui s'introduisaient à la partie supérieure soit par le Rhône, soit par la Durance, descendaient, parallèlement à la rive gauche du grand fleuve, le long des bas-fonds du Plan-du-Bourg et s'écoulaient naturellement à la mer par le Grau-de-Galéjon, alors beaucoup plus ouvert que de nos jours. L'alimentation de cette grande lagune avait donc lieu à la fois par le Nord et par le Sud; et, lorsque les vents du large faisaient gonfler les eaux de la mer, un courant énergique s'établissait dans le Grau-de-Galéjon; les eaux salées étaient refoulées dans les étangs et exhaussaient le niveau de tous les marais qui entouraient la ville et produisaient une sorte de petite marée dont la hauteur dépassait quelquefois 60 centimètres (1).

(1) Voir, dans les *Archives des Ponts et Chaussées*, à Arles, le rapport de

On peut, dès lors, se représenter assez bien l'aspect de la ville antique, assise sur son plateau de 16 à 20 mètres d'altitude, entourée, du côté de l'Ouest, par le grand bras du Rhône, et baignée, du côté de la Crau, par une véritable mer intérieure. Le village de *Castelet*, le *Mont-d'Argent*, *Pierre-Feu*, *Trébouille*, la montagne de *Cordes*, *Montmajour* étaient des îles; et la communication d'Arles avec ce petit archipel ne pouvait avoir lieu que par eau. Cette navigation elle-même était d'une nature toute spéciale. La profondeur très variable des étangs ne permettait pas l'accès des navires de charge. Dans la plupart des cas, ces nappes d'eau étaient seulement flottables, et il eût été absolument impossible de s'y engager avec des bateaux calant seulement 1^m, 20. On y pénétrait alors au moyen de radeaux de formes et de dimensions diverses, et qui étaient soulevés sur des outres, de manière à ne déplacer qu'une tranche d'eau assez mince. C'est ainsi que les riverains de l'Euphrate sillonnent encore aujourd'hui le cours de leur fleuve et les marais qui l'entourent. De simples plateformes, en planches et poutres reliées entre elles par des cordes ou des lianes flexibles, sont portées sur des outres qu'il est possible de gonfler d'air par une insufflation directe; et ces bateaux improvisés naviguent ainsi sur des marais dont la profondeur n'est, en certains points, que de quelques centimètres (1). Cette pratique de la flottaison au moyen de bateaux soulevés par des outres remonte presque aux premiers âges du monde. On la retrouve dans les vastes deltas du Gange, de l'Indus, de l'Euphrate, du Danube, que la race aryenne occupait dans les temps de la préhistoire. La population celtique, qui avait traversé l'Europe et venait de se répandre sur les côtes du golfe de Lyon, importait naturellement avec elle les usages, les procédés et toutes les industries qu'elle avait de tout temps connus dans la région arrosée de l'Asie (2). Toutes les embouchures des

M. l'ingénieur Gorsse, au sujet de l'introduction des eaux de la mer dans les marais d'Arles.

(1) THÉVENOT, *Voyage dans l'Inde*. Amsterdam, 1727.

(2) Les outres étaient autrefois d'un usage très répandu non seulement pour la navigation régulière dans les lagunes et sur les fleuves à faible tirant d'eau,

grands fleuves dans les mers tranquilles présentent d'ailleurs des conditions géologiques et hydrographiques assez semblables. La région du bas Rhône, le delta en formation, l'archipel vaseux et les bas-fonds indéfinis qui devaient peu à peu constituer la Camargue, ne pouvaient être une terre nouvelle pour les premiers Celtes et les premiers Gaulois, rameau détaché de la race asiatique, qui avait longtemps habité les basses vallées des grands fleuves de l'ancien monde. L'aspect de ce territoire inondé ne devait pas les surprendre; et ils retrouvaient dans cette zone submergée les immenses nappes d'eau se prolongeant jusqu'à la mer, les basses îles boisées et presque flottantes qui semblaient descendre le cours ralenti du fleuve, les flèches d'alluvion coupées çà et là de marais, la plaine verdoyante d'oseraies et de roseaux, l'espace en un mot, et ces grandes lignes horizontales qui donnent aux régions des embouchures une physionomie si particulière et prêtent un charme étrange à ces pays bas et presque vierges, toujours tristes et silencieux.

Ce n'était pas seulement les marais d'Arles, de Montmajour et des Baux que parcouraient ainsi ces « utriculaires », *utriculariæ*

mais à la guerre pour la construction des ponts mobiles en radeaux, pour la traversée des rivières, etc. L'outre était l'élément essentiel de la navigation paludéenne et quelquefois fluviale.

Voir dans XÉNOPHON (*De exped. Cyr.*, l. III) les détails très précis sur la construction des ponts soutenus par des outres.

La traversée de l'Oxus par l'armée d'Alexandre, celle du Rhône par l'armée d'Hannibal, eurent lieu au moyen de bateaux *utriculaires*. De véritables équipages de pont, manœuvrés par des utriculaires celtibériens, furent employés par César dans ses campagnes en Gaule.

Utres quam plurimos stramentis refertos dividit; his incubantes transnovere amnem. (Q. CURT., *Hist. Alex.*, l. VII, ch. VII.)

Hispani, sine ulla mole in utres vestimentis coniectis, ipsi cetris suppositis incubantes, flumen transnatavere. (TIT.-LIV., *Hist.*, l. XXI, ch. XXVII.)

Consuetudo eorum omnium est, ut sine utribus ad exercitum non eant. (CÆS., *Bell. civ.*, l. I.)

Si flumina morarentur, nando trajiciens, vel innixus inflatis utribus, ut persæpe nuntios de se præveniret. (SUET., *Jul. Cæs.*, ch. LVII.)

Per medias hostium naves utre suspensus... (FLOR., l. III, ch. v.)

Voir, pour plus de détails en ce qui concerne la navigation des utriculaires, C. LENTHÉRIC, *La Grèce et l'Orient en Provence*, ch. II, et pièce justificative III, et *Les villes mortes du golfe de Lyon*, pièce justificative XIX.

naves. La Durance, qui n'est pas même aujourd'hui flottable, était navigable sur une grande partie de son cours. Un chantier important de construction de barques existait à Pertuis (1); et les branches, aujourd'hui atterries, la *Duransole*, le *Vigueirat*, ainsi que tous les étangs disparus qui se trouvaient alors au Nord de la chaîne des Alpes, étaient, pour ainsi dire, peuplés de ces singuliers nautoniers dont le siège principal paraît avoir été *Ernaginum*. On a retrouvé, en effet, dans la petite église romane de Saint-Gabriel, qui forme, du côté de Tarascon, le cap avancé de la chaîne des Alpes, une inscription pleine d'intérêt, incrustée dans un des bas côtés du chœur, et qui fait mention des corporations de mariniers et d'utriculaires d'Arles, des Durances et d'Ernaginum (2).

(1) Plusieurs chartes des dixième, onzième et douzième siècles font mention de la navigation des *utriculaires* sur la Durance et de barques achetées à Pertuis.

La Durance était encore navigable vers la fin du treizième siècle.

Voir un acte de 1294 par lequel Étienne, mère du comte Bertrand, et Raymond de Saint-Gilles exemptent l'abbaye de Saint-Victor des droits que les comtes de Provence avaient coutume de lever sur les bateaux chargés de sel ou de marchandises qui remontaient ou descendaient le Rhône et la Durance. (*Statistique des Bouches-du-Rhône*, t. II.)

(2)

M . FRONTONI . EUPORI
 IIIII VIR . AVG . COL . IVLIA
 AVG . AQVLS . SEXTIS . NAVICVLAR
 MAR . AREL . CVRAT . EIVSD . CORP
 PATRONO . NAVTAR . DRVEN
 TICORVM . ET . VTRICLARIOR
 CORP . ERNAGINENSIVM
 IVLIA . NICE . VXOR
 CONIVGI . CARISSIMO

qui doit se lire :

M(arco) Frontoni Eupori, sevir Aug(ustali) Col(oniae) Julia(e) Aug(ustae) Aquis Sextis, navicular(io) mar(ino) Arel(ate), curat(ori) ejusd(em) corp(or)is patrono nautar(um) Druenticorum et utric(u)larior(um) corp(oratorum) Ernaginensium, Julia Nice uxor conjugii carissimo.

et se traduire :

A Marcus Fronton Eupor, sévir augustal de la colonie Julia Augusta d'Aix, marin d'Arles, curateur de ladite corporation, patron des corporations des bateliers des Durances et des utriculaires d'Ernaginum, Julia Nice à son époux bien-aimé.

(Inscription trouvée à Saint-Gabriel, *Ernagium*, à la base occidentale de la chaîne des Alpes.)

L'existence de ces corporations nous est révélée par un grand nombre d'inscriptions connues depuis longtemps du monde savant, et on peut conclure très sûrement que la navigation dans la région d'Arles était, à l'époque impériale, divisée en trois catégories parfaitement définies. C'étaient d'abord les *navicularii marini*, presque tous nomades et étrangers, appartenant, en général, à la nationalité grecque, dont les navires pouvaient tenir la mer, et se rendaient jusqu'à Marseille. Puis venaient les bateliers des Rhônes et des Durances, *nautæ Rhodanici*, *Druentici*, qui habitaient indistinctement toute la vallée du grand fleuve depuis Lyon jusqu'à la mer, et ne venaient à Arles que pour y faire escale. Les utriculaires enfin, *utricularii*, naviguaient à la surface des étangs et faisaient presque tous partie de la famille arlésienne. Beaucoup plus nombreux que les autres, et surtout beaucoup plus attachés à ce sol spécial qui n'était ni la terre ni l'eau, ils constituaient la population réellement originale de ce territoire étrange aujourd'hui si profondément modifié. Il y avait donc simultanément une flotte maritime, une flotte fluviale et une flotte paludéenne.

Les Grecs et les Romains séjournaient dans la ville ; c'étaient des étrangers ou des maîtres. Les utriculaires, véritables nationaux de la lagune, peuplaient les faubourgs, les îles et les étangs ; là, ils formaient une population à part et conservaient leurs mœurs et leur langue, leurs usages et leur liberté.

VI

On conçoit l'activité maritime et commerciale qui devait animer la ville d'Arles aux premiers siècles de notre ère. A cheval entre son fleuve et sa mer intérieure, Arles avait, en effet, deux ports, comme elle avait deux villes : — sur la rive gauche du Rhône, la ville officielle et patricienne ; — sur la rive droite, la ville des gens d'affaires, des mariniers et du peuple.

L'antique Alexandrie, bâtie sur la digue qui sépare la mer du

lac Maréotis, se composait aussi autrefois de deux villes : l'une dans la célèbre île de Pharos, l'autre sur le cordon littoral, reliées entre elles par une grande jetée artificielle, l'*Heptastade*, transformée aujourd'hui par les atterrissements de la branche Canopique du Nil en isthme sablonneux. Un port intérieur existait dans le lac Maréotis ; un port extérieur s'ouvrait sur la mer ; et cette situation privilégiée avait assuré pendant de longs siècles à l'Égypte une place importante dans le commerce de la Méditerranée.

La situation d'Arles était, en quelque sorte, comparable à celle de la ville d'Alexandre et des Ptolémées. « Arles, s'écriait le poète Ausone au quatrième siècle, Rome des Gaules, toi qui es double, ouvre tes ports hospitaliers (1). » La ville *Constantinienne* avait bien, en effet, ses deux ports distincts. Le port en rivière, établi sur les deux rives du Rhône, lui ouvrait, par la remonte du fleuve, l'accès de toute la Gaule ; mais la route de la mer lui était fermée sur cette voie par cette barre du Rhône qui a résisté jusqu'ici aux siècles et aux hommes. « Les embouchures du Rhône, disait Vauban, sont et seront toujours incorrigibles (2) », et il a été de tout temps impossible aux navires calant plus d'un mètre d'eau de passer en basses eaux du fleuve dans la mer. Les ingénieurs modernes ont tourné la difficulté par l'ouverture d'un canal maritime entre la tour Saint-Louis et le golfe de Fos. La solution ancienne était plus naturelle et par suite meilleure ; et le second port d'Arles, le port intérieur, ouvert sur les étangs, permettait aux navires de charge de descendre jusqu'au Grau-de-Galéjon, « où, dit Plutarque, se trouve une embouchure profonde, capable de recevoir les plus grands navires, calme et à l'abri du choc des vagues ». Puis on entrait en mer.

La nature avait donc placé la ville d'Arles dans une situation privilégiée. Jusque vers le dixième siècle environ de notre ère, le fleuve libre se répandait sur tous les étangs voisins, et formait autour des remparts romains une immense rade intérieure. Cette rade, graduellement colmatée, s'est transformée en prairies arrosées

(1) Voir page 371, note.

(2) VAUBAN, *Oisivetés*, t. I, p. 94, in-8°. Paris, J. Corréard éd., 1843.

et en marais roseliens dont le niveau est à peine plus élevé que celui des basses eaux du Rhône et qui n'en sont préservés que par une ceinture de digues de construction récente; mais les anciens étangs, échelonnés le long du fleuve, communiquaient tous entre eux par des passes navigables, et aboutissaient au golfe de Fos.

Il était donc facile aux navires de mer de se rendre sous les murs de la ville. Deux routes s'offraient à eux : l'une par le Rhône, c'était celle des allèges, des tartanes à faible tirant d'eau, de toutes les embarcations que nous appelons aujourd'hui des barques de petit cabotage, et qui pouvaient, à la rigueur, franchir la barre de l'embouchure sans trop de difficultés; l'autre, par le Grau-de-Galéjon, dans lequel la mer pénétrait alors beaucoup plus librement que de nos jours.

Marius fut le premier qui comprit l'importance de cette route directe d'Arles à la mer; et les fameuses Fosses Mariennes n'étaient et ne pouvaient être que la régularisation d'un chenal maritime déjà existant à travers le long chapelet d'étangs qui bordaient la rive gauche du Rhône jusqu'à la frontière maritime.

Toute la plaine en grande partie inondée qui s'étend depuis les contreforts calcaires de Beaucaire, le massif de la Montagnette et la chaîne des Alpines jusqu'à la grève sablonneuse et indécise du golfe du Lion, constituait, en fait, une lagune. Ce n'était pas un « territoire » dans l'acception vraie du mot, et nous serions presque tenté de l'appeler la « mer d'Arles »; car lorsque soufflaient les vents du Sud ou du Sud-Est, qu'en Provence on nomme si bien le « vent des tempêtes », le niveau de la mer s'élevait d'une manière sensible, et les eaux grossies de la Méditerranée remontaient d'étang en étang, remplissaient toutes les cuvettes des marais, aujourd'hui en partie desséchés, et formaient autour de la ville un véritable lac salé.

A défaut de documents cartographiques très anciens, la lecture intelligente des cartes modernes, la comparaison de ces cartes entre elles, depuis les Portulans du seizième siècle jusqu'à la belle œuvre de Cassini et aux dernières reconnaissances de l'État-

Major, le témoignage et l'interprétation des géographes classiques des premiers siècles, et, par-dessus tout, l'étude physique et géologique du delta du Rhône, permettent de rétablir, avec une approximation voisine de la certitude, la situation topographique et hydrographique ancienne de la ville d'Arles.

La mer, d'ailleurs, était beaucoup plus rapprochée d'Arles à l'origine de notre ère qu'elle l'est aujourd'hui; et c'est la loi de tous les fleuves qui débouchent dans une mer inerte et sans marée d'avancer toujours vers le large et de prolonger sans cesse les musoirs de leur embouchure. Nous avons vu que le Rhône, grossi de la Durance, charrie 17 millions de mètres cubes de vase, de limon et de boue. Il est sans doute difficile de savoir si cette masse de sédiments est toujours la même depuis l'origine des siècles, et quelle est la fraction de ces apports qui est entraînée au large et va se perdre en mer, et celle qui reste définitivement attachée au continent. Toutefois, on peut très bien admettre, sans erreur sensible, que le tiers de ces matières minérales, le quart au moins, est annuellement soudé à la terre et doit finalement se retrouver sous forme de flèches de sables, de cordons littoraux, d'exhaussements de berges, de comblements de marais et d'avancements en mer.

Le Rhône nourrit donc la côte, la développe, l'exhausse, l'avance; et 4 millions de mètres cubes au moins s'ajoutent chaque année à la masse du delta. En les supposant répandus et nivelés sur une épaisseur moyenne de 1 mètre, on voit que c'est environ 400 hectares qui représentent, depuis l'origine de notre période actuelle, le taux normal d'accroissement de la grande plaine maritime d'Arles. Tel est le gain annuel de la terre sur la mer.

Il est dès lors facile, en procédant en sens inverse et en remontant le cours des âges, de reconstituer l'ancienne lagune d'Arles. Il suffit, en effet, de faire, pour ainsi dire, un déblai rétrospectif; il faut enlever, par la pensée, 4 millions de mètres cubes par an au territoire actuel, et on aura ainsi un aperçu de la situation respective, à différentes époques, de la mer et de la terre, du fleuve et des étangs.

Ce rapprochement de la mer et de la ville d'Arles ressort encore d'une manière manifeste de l'établissement successif des anciennes tours du Rhône. Ces tours étaient échelonnées de distance en distance sur les deux rives du fleuve. Strabon raconte que les Grecs de Massalia en avaient fait établir deux qui servaient de signaux à l'embouchure principale du Rhône, celle qu'on appelait la bouche marseillaise, *os Massalioticum* (1). Non loin de là, dit-il, ils avaient élevé un temple à Diane l'Éphésienne, leur déesse favorite, dont ils avaient importé le culte dans toutes leurs colonies (2). Les atterrissements du fleuve, les îles vaseuses qui en rendaient l'approche difficile, la nature du sol plat, sans relief, presque à fleur d'eau et recouvert souvent par les crues ou le gonflement de la mer, constituaient un réel danger, et, « pendant les temps couverts, on ne pouvait distinguer la terre même de fort près (3) ».

Il est fort regrettable de ne pouvoir retrouver aujourd'hui l'emplacement exact de ces anciens sémaphores. Le moindre vestige de ces constructions littorales serait un précieux repère et permettrait de déterminer la limite précise de la mer à l'origine de notre ère. Les archéologues signalent, à la vérité, sur la rive gauche du Rhône, les ruines d'une tour gallo-romaine qui pourrait bien être une des tours de Strabon; mais il convient de

(1) Διόπερ οἱ Μασσαλιῶται πύργους ἀνέστησαν σημεῖα, ἐξοικειώμενοι πάντα τρόπον τὴν χώραν. (STRAB., *Géogr.*, l. IV, ch. 1, § 8.)

(2) On dit qu'au moment où les Phocéens allaient quitter leur patrie, un oracle leur prescrivit de demander à Diane d'Éphèse un conducteur pour le voyage qu'ils allaient entreprendre. S'étant donc rendus à la ville d'Éphèse, pendant qu'ils s'y informaient de quelle manière ils pourraient obtenir de la déesse ce que l'oracle venait de leur prescrire, Diane apparut en songe à Aristarché, une des femmes les plus considérées d'Éphèse, et lui ordonna de partir avec les Phocéens, en prenant avec elle une des statues consacrées dans son temple. L'ordre fut exécuté. Arrivés aux lieux où ils devaient s'établir, les Phocéens y bâtirent le temple dont j'ai parlé, et témoignèrent pour Aristarché la plus grande estime, en la nommant prêtresse de la déesse... Toutes les colonies sorties du sein de Marseille ont regardé Diane comme leur première patronne, et se sont conformées, soit pour la forme de la statue, soit pour son culte et tous les autres rites, à ce qui était pratiqué dans la métropole. (STRAB., *Géogr.*, l. IV.)

(3) ...ὥστε μὴ καθορᾶσθαι μηδ' ἐγγὺς ἐν ταῖς δυσαερίαις. (STRABON, *Géogr.*, l. IV, ch. 1, § 8.)

n'accepter cette interprétation qu'avec une extrême réserve.

L'avancement de la terre sur la mer est sans doute continu ; mais le taux de cet avancement n'a pas été toujours le même ; et « certaines circonstances ont accéléré, dans les temps modernes, la formation des atterrissements. La faveur accordée aux défrichements sous le règne de Louis XIV ayant invité les habitants de la haute Provence, du Dauphiné et des Cévennes à cultiver les pâturages situés sur le penchant de leurs montagnes, les terres de ces lieux inclinés, devenues plus mouvantes, cédèrent ainsi plus facilement à l'action des pluies. Une portion très considérable s'en est, pour ainsi dire, fondue dans le Rhône par le canal des torrents qui aboutissent à la Durance, à l'Isère et au Gardon.

« D'un autre côté, les jetées en pierre, dont on use depuis un siècle pour la défense des levées du territoire d'Arles, resserrant plus étroitement les eaux dans leur lit, ont précipité les principaux créments vers l'embouchure du fleuve.

« C'est sans doute à ces deux raisons combinées qu'il faut attribuer le prompt reculement de la mer, en cette partie, depuis quatre-vingts ans au plus. Mais, quoique auparavant la progression fût plus lente, elle ne s'opérait pas moins, puisque la cause en existait toujours (1). »

Il convient, en outre, de remarquer que, si le fleuve déposait dans les temps anciens moins de sédiments à son embouchure, c'est parce qu'il se répandait beaucoup plus sur le territoire pendant la période des inondations. Les sédiments formaient moins d'îles vaseuses, le développement de l'appareil littoral marchait plus lentement ; mais, en revanche, le delta plus inondé était beaucoup plus rapidement colmaté et exhaussé.

On peut donc très bien, en se reportant à près de vingt siècles en arrière, se faire une idée assez nette de la physionomie de l'ancien territoire. En supposant même qu'une notable partie des 17 millions de mètres cubes charriés aujourd'hui soit due à des causes modernes dont l'endiguement et la disparition des grandes

(1) ANIBERT, *Observations sur un passage d'Ammien Marcellin touchant l'ancienne distance d'Arles à la mer*. Arles, 1782.

forêts des Alpes et des Cévennes sont les principales, il est certain qu'en accumulant ainsi, pendant deux mille ans, plusieurs millions de mètres cubes, on arrive à un chiffre véritablement formidable; et, bien qu'il soit impossible d'être précis en pareille matière, il est difficile de ne pas atteindre près de deux milliards de mètres cubes; ce qui représente une couche de limon de vingt mille hectares sur une épaisseur moyenne de dix mètres. Qu'on enlève par la pensée une pareille masse de terre végétale dans toute la zone qui s'étend depuis la Durance jusqu'à la mer, et l'on verra le nombre considérable d'îlots qui devront disparaître, de lagunes qu'il faudra approfondir, de prairies et de terres vagues aujourd'hui, qui deviendront de véritables bassins. Notre expression de « mer d'Arles » est donc parfaitement justifiée.

VII

Il est cependant à peu près impossible de dire à quelle distance exacte de la ville d'Arles se trouvait la mer aux différentes époques de l'histoire. Elle s'en éloigne tous les jours. La progression du rivage est rapide, plus rapide même aujourd'hui, ainsi que nous l'avons dit, que dans les temps anciens. Mais le phénomène a suivi, depuis l'origine de notre époque géologique, une marche continue; et l'on comprend, dès lors, très bien la valeur des expressions employées par les géographes classiques et même les chroniqueurs du moyen âge. Festus Avienus dit que la ville se trouvait à l'embouchure sablonneuse du Rhône dans le voisinage de la mer, et la représente comme un port maritime peuplé de Grecs commerçants (1). Ausone la dépeint baignée de toutes parts par les eaux du Rhône et des étangs (2).

L'Anonyme grec, qui écrivait sous le règne des empereurs Constance II et Constant, c'est-à-dire au quatrième siècle de notre ère, dit en propres termes qu'elle était « située sur la

(1) AVIEN., *Or. mar.*, v. 679-681.

(2) AUSON., *De clar. urb., op. cit.*

mer (1) ». « Le Rhône fougueux, écrivait Ammien Marcellin à peu près à la même époque, se jette dans la mer des Gaules par une large embouchure, dans le fond d'un golfe, à 18 milles de distance d'Arles (2). » Ce serait à peine 27 kilomètres; il y en a aujourd'hui plus de cinquante.

L'empereur Honorius, enfin, en désignant, en l'an 418, la ville d'Arles comme le lieu de réunion des sept provinces des Gaules, motivait son choix par l'excellence de sa position maritime. « C'est là, peut-on lire dans le texte un peu déclamatoire de l'édit impérial empreint de toute l'emphase des pièces officielles de la décadence, que les eaux du Rhône se mêlent à celles de la mer Tyrrhénienne, *decursus Rhodani et Tyrrheni recursus*; c'est là que l'on peut arriver facilement de toutes les parties du monde et par tous les moyens, avec le secours de la voile, de la rame, en char, par la terre, par le fleuve, par la mer, *velo, remo, vehiculo, terra, flumine, mari* (3). »

Cette double situation de la ville à la fois maritime et fluviale paraît s'être continuée jusqu'au moyen âge, et Roger de Howeden, qui a laissé dans son histoire d'Angleterre l'itinéraire détaillé suivi en 1101 par la flotte anglaise allant rejoindre le roi Richard en Palestine, raconte qu'elle côtoya jusqu'à Marseille tout le rivage de la Méditerranée et vint toucher successivement, dans l'estuaire du Rhône, aux ports de Saint-Gilles et de la bonne ville archiépiscopale d'Arles-le-Blanc (4).

VIII

Les témoignages les plus autorisés (Strabon, César, etc.) ne nous permettent pas de mettre en doute qu'à l'époque de la guerre

(1) *Vet. orb. descript.* (JACOB. GOTHOS, ch. XLIX.)

(2) *Spumeus Rhodanus Gallico mari concorporatur per patulum sinum, quem vocant ad gradus, ab Arelate octavo decimo ferme lapide disparatum.* (AMMIAN. MARCELL., *Rer. gest.*, l. XV, ch. II.)

(3) Voir pièce justificative V.

(4) ROGER DE HOWEDEN, *Annalium parte posteriori*, ad ann. 1191.

des Gaules, c'est-à-dire un demi-siècle avant Jésus-Christ, Arles ne fût, depuis longtemps déjà, fort étendue, populeuse, riche et commerçante. Peu après la fondation de Massalia, les Grecs avaient gagné de proche en proche sur la zone littorale. A Arles, ils avaient acquis une sorte de droit de cité et s'étaient tout à fait greffés sur la population autochtone.

Grâce à eux, la marine, l'agriculture, l'industrie, tous les arts prirent un rapide développement; c'étaient eux principalement qui alimentaient les chantiers de construction navale, disposés sur les deux rives du Rhône, assez vastes, assez bien outillés pour que César, ainsi qu'on l'a vu, ait pu y faire construire la flotte qui devait lui servir au siège de Marseille. La ville barbare devint bientôt marchande et l'un des premiers comptoirs, *emporía*, peut-être même le plus important, et, à coup sûr, le mieux situé de toute la Gaule.

Ce fut vers l'an de Rome 707 (46 av. J.-C.) qu'eut lieu la transformation d'Arles gréco-celtique en colonie romaine. Depuis trois ans, la Gaule était réduite à l'état de province. César, désireux d'acquitter sa dette de reconnaissance envers un de ses lieutenants, avait nommé gouverneur de la ville le commandant de sa flotte, Decimus Junius Brutus, qui venait de s'illustrer au siège de Marseille. Lorsqu'il le jugea suffisamment récompensé, il le releva de cette haute et lucrative magistrature et songea à rattacher Arles à Rome par un lien tout à fait durable. C'est alors qu'il chargea l'un de ses questeurs, Claudius Tiberius Nero, père et grand-père de trois enfants qui, pour le malheur de l'humanité, devaient être Tibère, Claude et Caligula, de conduire dans la Narbonnaise deux colonies, dont l'une s'installa définitivement à Arles, et la seconde vint renforcer l'ancienne colonie civile de Narbonne, fondée depuis près de trois quarts de siècle (118 av. J.-C.), et qui commençait visiblement à décliner. Suétone est le seul des historiens qui nous ait conservé le souvenir de cet événement considérable, l'un des premiers actes de colonisation « militaire » que Rome ait accomplis en dehors de l'Italie (1).

(1) *Pater Tiberii, quæstor C. Cæsaris, Alexandrino bello classi præpositus,*

Le rôle de ce Tibère, envoyé seulement dans les Gaules comme chef des triumvirs, fut d'assigner, suivant l'usage romain, des terres aux soldats vétérans qui devaient former le noyau des deux colonies naissantes. Six mille hommes de la sixième légion occupèrent la ville et la campagne d'Arles, qui s'appela *Arelate Sextanorum*. C'était, en effet, une véritable prise de possession militaire, faite sans violence à la vérité, mais avec la rapidité, la discipline et la méthode des opérations de guerre bien conduites. Tacite nous dépeint ces vétérans de la république, précédés de leurs tribuns et de leurs centurions, entrant en ordre dans leur nouvelle patrie comme dans une ville prise de force, et sachant très bien qu'ils ne rencontreraient aucune velléité de résistance (1).

Derrière eux marchaient une nuée de fonctionnaires spéciaux, désignés sous le nom d'*agrimensores*, ou mesureurs des champs, chargés d'arpenter, de mesurer et de répartir entre les nouveaux arrivants une portion des terres de la colonie. Puis venait toute une hiérarchie d'employés civils, religieux, judiciaires, administratifs, ayant chacun leurs fonctions parfaitement définies, leurs attributions toutes tracées (2), et placés sous la direction unique d'une sorte d'administrateur général qui prenait le nom de *curator coloniæ*, et qui était comme le moteur principal de cette machine gouvernementale parfaitement montée. C'était, en un mot, une petite Rome qui se transportait tout d'une

plurimum ad victoriam contulit. Quare et pontifex in locum P. Scipionis, substitutus et ad deducendas in Galliam colonias, in queis Narbo et Arelas erant, missus est. (SUETON. Tiber., ch. iv.)

(1) *Universæ legiones deducebantur cum tribunis et centurionibus et suis cujusque ordinis militibus.* (TACIT., Ann., l. XIV, ch. xxvii.)

(2) C'étaient des *apparitores*, sorte d'officiers publics attachés au service de la justice; des *scribæ* et des *librarii*, scribes ou grammairiens, qui correspondaient assez aux employés de bureau de nos administrations publiques; des *præcones* ou crieurs publics, dont l'usage était aussi répandu que varié dans la vie romaine, auprès des tribunaux, dans les comices, dans les ventes, dans les jeux publics, dans les assemblées, dans les funérailles, etc.; des *pullarii*, fonctionnaires de l'ordre religieux, qui avaient soin des poulets sacrés; des *architecti*, chargés des bâtiments publics et de la voirie; des *finitores*, préposés aux délimitations des propriétés, etc...

pièce sur un nouveau territoire avec son armée, ses citoyens et ses cadres de fonctionnaires et de magistrats. Une cour ou *curie*, image du sénat, était immédiatement installée ; et les décrets de ses *décurions* étaient pour la colonie l'équivalent des sénatus-consultes de Rome. On répartissait l'autorité civile et militaire entre les mains des triumvirs et des décemvirs ou consuls ; c'étaient eux qui représentaient la force et le pouvoir. La police et l'administration étaient confiées aux censeurs, aux questeurs et aux édiles. La religion enfin était livrée à l'exploitation de tout un attirail de ministres et de prêtres, augures, pontifes, flamines voués au culte assez complexe des dieux de l'époque et plus tard des empereurs divinisés.

Ce n'était pas tout. Il fallait non seulement parler aux yeux des peuples nouvellement conquis, mais aussi rappeler à ces colons et à ces soldats la patrie absente et quelquefois regrettée. La ville fut agrandie et ceinte de massives murailles coupées de distance en distance par des portes flanquées de tours rondes et crénelées comme celles que l'on voit encore à l'entrée de la ville de Rome.

Une nombreuse armée d'ouvriers de toute nature fut occupée à la construction des mêmes édifices publics que l'on avait vus si longtemps sur les bords du Tibre : un capitol, un forum, des temples, des arcs de triomphe, des aqueducs, des marchés, etc., et surtout des lieux de repos et de plaisir : un cirque, des théâtres et des bains. En quelques années, l'aspect de la ville et de la campagne d'Arles avait complètement changé. La populeuse bourgade s'était transformée et enrichie, et, tout en augmentant chaque jour son importance commerciale, elle avait cessé d'être exclusivement marchande pour devenir patricienne et opulente, digne d'être comparée à Rome elle-même, *Gallula Roma Arelas*.

Malgré le Rhône et les étangs qui l'entouraient de toutes parts, le plateau d'Arles était cependant assez mal pourvu d'eau ; et, avec l'aspect d'une ville noyée, la colonie romaine manqua un peu, pendant un certain temps, de cet élément de richesse, qui fut et

est encore une des merveilles de Rome, et qui est peut-être le plus grand luxe des villes civilisées.

Les eaux troubles et saumâtres du Rhône et des marais n'étaient une ressource que pour la ville basse et ne pouvaient servir qu'aux usages les plus vulgaires des marins et du peuple. La ville patricienne, les thermes, les maisons opulentes exigeaient une eau plus vive, plus limpide, et surtout une commode distribution.

Tout comme Rome, Arles fut dotée d'une magnifique canalisation. Ce fut Constantin qui la lui donna. Les plus belles eaux de la région sont celles qui naissent au pied de la chaîne des Alpes, soit sur le versant Nord, dans la vallée de la Durance, soit sur le versant Sud, dans la plaine des Baux. L'aqueduc principal partait des environs de Mollèges, près d'Orgon, serpentait à mi-côte sur le flanc septentrional des Alpes, débouchait à *Glanum* (Saint-Remy), après avoir traversé un souterrain de plus de deux kilomètres, contournait le plateau d'*Ernaginum* (Saint-Gabriel), et se dirigeait, en passant par Fontvieille, vers les montagnes de Castelet, de Cordes et de Montmajour, pour arriver à Barbegal. Là, il recevait comme affluent les eaux recueillies dans la vallée des Baux par un deuxième aqueduc dont l'origine était aux environs de Maussane. Les deux canalisations n'en faisaient plus désormais qu'une jusqu'à Arles. L'aqueduc agrandi, presque doublé, traversait les bas-fonds des étangs des Baux sur des arcatures dont on voit encore les débris, longeait ensuite la plaine de la Crau, dominait les marais du grand Clar et du petit Clar, descendait au Sud d'Arles au pont de Chamée, se retournait brusquement vers le Nord, et passait enfin au pont de Crau, sur un magnifique ouvrage à double rang d'arcades, dont le viaduc moderne a utilisé les massives substructions (1).

Les eaux de la célèbre Fontaine de Vaucluse furent aussi mises à contribution pour alimenter la ville constantinienne, et on a retrouvé les restes de l'aqueduc antique sur la rive gauche de la Sorgues. Le canal traversait en galerie souterraine la montagne

(1) A. GAUTIER-DESCOTTES, *Aqueducs antiques d'Arles*. Congrès de la Société d'archéologie. Arles, 1876.

de Vaucluse même, serpentait ensuite à flanc de coteau en dominant la plaine, passait à côté de la petite chapelle romaine de Bonpas, puis allait droit à la Durance qu'il franchissait au moyen de tuyaux en plomb (1). Après la Durance, il se dirigeait vers Château-Renard, doublait l'extrémité occidentale des Alpes, et se soudait aux deux aqueducs précédents, pour arriver avec eux à Arles, en passant par le pont de Crau. Les traditions locales, qui ont conservé d'instinct le souvenir des grands faits historiques, ont, de tout temps, désigné les ruines de ce canal, encore très apparentes près de la Fontaine de Vaucluse, sous le nom de « canal d'Arles ».

Toutes ces eaux arrivaient à Arles au point culminant du plateau, entouraient l'amphithéâtre sans y pénétrer, inondaient les thermes et la naumachie, et, après avoir alimenté la ville supérieure, se rendaient au palais de l'empereur sur la rive gauche du Rhône. Des tuyaux en plomb traversaient alors en siphon le grand bras du fleuve; et le faubourg populeux de Trinquetaille, déjà relié à la cité patricienne par un pont en charpente, dont on voit encore les amorces des culées en pierre sur les deux rives, participait largement au bienfait de la canalisation (2).

(1) L. ROCHETIN, *L'aqueduc de Vaucluse à Arles*. Mémoires de l'Académie de Vaucluse, t. IX, année 1890.

(2) Les gros tuyaux découverts il y a une quarantaine d'années dans les graviers de la Durance ont été déposés pendant un certain temps dans la chapelle de Bonpas et malheureusement perdus ou vendus comme vieux plomb; mais on a heureusement sauvé un nombre assez considérable des tuyaux en plomb qui traversaient le Rhône à Arles. Quelques-uns, dans un état de conservation parfaite, portent le nom du fabricant, celui de la ville et des chiffres frappés en relief :

C . CANTIVS . POTHINVS . FAC

(Dans le Rhône, 1570.)

T . VAL . MASCVL . AREL . F .

(Dans le Rhône, 1570.)

M . VEREC . AREL . DLXXXIII

(Au palais de l'empereur, 1650.)

T . VALERIVS . SVRRILIO

(Dans le Rhône, 1708.)

C . IVL . PRIMVLVS . AR .

(A Trinquetaille, 1866.)

IX

L'apogée de la ville d'Arles a été au quatrième siècle sous la domination des Constantin.

« Lorsque l'impératrice Fausta, femme de Constantin le Grand, fut sur le point de donner un héritier à l'empire, elle reçut de son époux et maître l'ordre de se rendre à son palais d'Arles. La « Rome gauloise », *Gallula Roma*, comme elle s'appelait orgueilleusement, jouissait depuis près d'un siècle de toutes les faveurs impériales. La Narbonnaise, qui comprenait toute la partie méridionale de la Gaule, baignée par la Méditerranée et une grande partie de la vallée du Rhône, n'était plus cette région à demi barbare dont la conquête avait coûté si cher aux armées de la république et aux légions de César. Auguste avait planté en face de la mer, sur l'une des crêtes des Alpes, un magnifique trophée, — la Turbie, — qui consacrait la victoire définitive de Rome. Pline nous a laissé le texte de l'inscription gravée à la base du monument, et qui donne la liste des quarante-cinq peuplades gauloises, désormais soumises, de la région des Alpes (1). Tout le pays compris entre le Rhône, la Durance et la mer était pacifié et enrichi. Des routes s'ouvraient à l'intérieur et venaient se relier à la grande voie Aurélienne qui longeait le littoral. Les colonies grecques échelonnées sur la côte, depuis l'Espagne jusqu'en Italie, reconnaissaient toutes l'autorité romaine, et quelques-unes recevaient le titre d'alliées, *fœderatæ*. La flotte impériale avait son port d'attache à Fréjus, qui était, avec Misène et Ravenne, l'un des trois grands ports militaires dans la Méditerranée.

« Tacite raconte que toute la zone littorale était habitée par

(1) DE CAUMONT, *Fragments de l'inscription du monument de la Turbie, près Monaco*. (Bull. mon., 1868.)

CERQUAND, *Fragments d'inscription de la Turbie*. (Rev. archéol., t. XX, 1869.)

ERN. DESJARDINS, *Gaule romaine*, t. II, ch. xvi.

CH. LENTHÉRIC, *La Provence maritime ancienne et moderne*, 1880.

des familles patriciennes qui ne le cédaient en rien aux plus opulentes de Rome. On y retrouvait les mêmes mœurs, les mêmes cultures, les mêmes raffinements de luxe que dans la Campanie et sur les côtes fortunées de Sorrente et de Baïa. C'était plutôt une seconde Italie qu'un pays de conquête (1). On l'appelait la province par excellence, *Provincia*; et depuis dix-huit siècles elle a conservé ce nom de choix. C'est la Provence moderne (2). »

Mais cette province, malgré son nom latin, était une terre plutôt grecque que romaine. Nous avons vu que sept à huit cents ans avant notre ère, les Phéniciens qui fréquentaient tous les petits ports de la Méditerranée avaient établi un de leurs comptoirs à Marseille, et que, cent cinquante ou deux cents ans après, des Grecs, chassés d'Ionie, vinrent renforcer cette colonie naissante, substituant ainsi peu à peu l'élément grec à l'élément phénicien.

Une légende poétique, devenue presque classique à force d'avoir été reproduite par les historiens et les géographes de tous les temps, raconte que, dans la première année de la quarante-cinquième olympiade (an de Rome 154, — 599 ans av. J.-C.), une flottille grecque partit du port de Phocée, l'une des douze villes ioniennes de l'Asie Mineure, sous la conduite d'un aventurier du nom d'Eumène ou de Protis, et vint aborder dans le petit fiord naturel où devait s'élever plus tard l'opulente Massalia. La première préoccupation des nouveaux débarqués fut de se placer sous la protection de la tribu indigène des Ségobriges, qui faisait partie du groupe des Salyens; et ils ne trouvèrent rien de mieux que d'envoyer, avec quelques présents, une ambassade à leur roi Senannus, Nannus ou Nann, qui habitait Arles. C'était, par une heureuse coïncidence, le jour même où Nann réunissait à sa table les principaux guerriers de sa tribu et devait demander à sa fille Gyptis de se choisir un époux parmi eux. L'arrivée du jeune Grec

(1) *Agrorum cultu, virorum morumque dignatione, amplitudine opum, nulli provinciarum postferenda, breviterque Italia verius quam provincia.* (PLIN., l. III, ch. IV.)

(2) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*. Paris, 1881. Hachette éd.

fut un véritable coup de théâtre. Il prit place au banquet. Sa bonne grâce naturelle, ses manières séduisantes, la noblesse et l'élégance de sa personne et de ses traits contrastaient avec l'allure farouche et vulgaire des autres convives. Libre dans son choix, impérieuse et passionnée, cédant peut-être à un vague désir d'indépendance et à l'attrait de l'inconnu, la blonde fille du Rhône s'avança résolument vers lui, et, sans écouter les murmures de ses prétendants éconduits, lui tendit fièrement la coupe symbolique des fiançailles. Protis la porta sans hésitation à ses lèvres, et l'alliance fut conclue.

L'exemple de Gyptis entraîna un certain nombre de ses compagnes; et la colonie naissante se construisit à la hâte quelques habitations, un temple et une première enceinte qui devait la mettre à l'abri d'un coup de main. Il était temps; car le souvenir de l'injure reçue, la prospérité et le développement rapide de la jeune colonie et probablement la défection plusieurs fois renouvelée de leurs femmes et de leurs filles, avaient excité au plus haut degré la haine jalouse des Ségobriges. Profitant des fêtes de Flore, ils se présentèrent un jour en grand nombre, après avoir introduit dans les murs de la ville des armes cachées dans des chars couverts de feuillage. Mais l'amour, qui avait fondé la ville ionienne, devait aussi la sauver. C'était, paraît-il, dans la destinée des filles d'Arles de subir le charme des enfants de Phocée. Une jeune femme dévoila le complot. Les Massaliotes s'emparèrent de ces armes mêmes qui devaient leur être fatales, et une sanglante hécatombe consolida à tout jamais leur établissement sur la côte ligurienne. Ils appelèrent alors leurs frères d'Ionie. Ceux-ci arrivèrent en masse; et la fortune de Massalia suivit dès lors une progression merveilleuse.

C'est toujours avec regret qu'on est obligé de renoncer à une légende et de retomber dans la réalité de l'histoire. Celle que nous venons de rappeler offre une saveur étrange et une sorte de grâce un peu barbare, qui la rendent particulièrement poétique et séduisante. Mais nous devons à la vérité historique de déclarer qu'aucun

document sérieux ne permet d'affirmer l'existence de Nann, de Gyptis et du jeune Grec qui fut le héros de cette aventure un peu trop chevaleresque.

Eumène et Protis ne sont d'ailleurs que des noms supposés (εὐμενής, doux, propice; πρῶτος, premier); et tout ce que l'on peut dégager de positif des récits des historiens anciens, c'est que vers l'an 600 avant notre ère, une première expédition grecque, envoyée sans doute en reconnaissance sur la côte méridionale de la Gaule, y rencontra tout de suite des conditions d'établissement assez favorables à la marine et au commerce, pour décider les habitants de Phocée à s'expatrier en masse et à quitter définitivement leur ville en proie à toutes les dévastations d'Harpagus le Mède, lieutenant de Cyrus, alors maître souverain de la presque totalité de l'Asie civilisée (1). Il y a donc eu vraisemblablement deux migrations grecques : la première, que les historiens placent cent vingt ans avant la bataille de Salamine, c'est-à-dire en l'année 599 avant J.-C., ne fut qu'une sorte d'avant-garde; la seconde, cinquante-sept ans plus tard, correspond à la prise de Phocée par les Perses et les Mèdes (an de Rome 211-542 ans avant J.-C.); et c'est de cette dernière époque que datent l'occupation définitive et la colonisation grecque de la Provence.

Mais tous ces émigrants de l'Ionie n'étaient pas gens à demeurer longtemps en place. Marins et commerçants, ils ne tardèrent pas à faire des excursions sur tous les rivages voisins de Massalia, ils remontèrent ensuite le Rhône avec leurs bateaux; ils installèrent des comptoirs, établirent de petits entrepôts dans les principales villes situées le long du fleuve et de ses affluents. En moins de deux siècles, une sorte de petite Grèce s'établit sur cette côte ligurienne, autrefois sauvage et dépeuplée; et la ville mère, Massalia, devint ainsi le foyer d'une colonisation pacifique dont l'éclat et l'activité suivirent une marche continue jusqu'à l'époque de la conquête par César.

L'invasion des Grecs fut donc non seulement très rapide, mais

(1) HÉRODOTE, *Hist.*, I. I, § 164.

dès leur établissement sur le sol barbare de la vieille Gaule, ils pénétrèrent très profondément la couche celtique que les navigateurs phéniciens avaient à peine effleurée. Le travail de la terre est le principal et même le seul élément d'une colonisation sérieuse; et c'est plus avec le fer de la charrue qu'avec celui du glaive que l'on devient le maître définitif et réel du sol occupé. Les émigrants de Phocée eurent le bon sens de le comprendre. Loin de se jeter sur notre littoral comme sur une proie, ils s'en firent une seconde patrie; ils y importèrent tout d'abord les arts usuels et toutes les cultures qui avaient fait longtemps leur gloire et leur fortune sur les rivages de la mer Égée, et développèrent peu à peu, sur le sol de la future Provence, des mœurs plus douces et plus policées, un culte religieux plus noble et plus poétique, le goût des arts et tous les raffinements de la vie demi-orientale. Le pays, jusqu'alors rude et presque désert, fut bientôt peuplé et assoupli. La vigne et l'olivier furent plantés sur tous les versants arides. Tout contribuait d'ailleurs à rappeler aux Grecs la patrie abandonnée. C'étaient les mêmes rochers blancs et calcaires, les mêmes vallons pierreux encadrés de coteaux étagés, aux tons bleuâtres et cendrés, et couronnés de bouquets de pins; la même flore un peu terne, mais au feuillage toujours vert; — des chênes et des genêts sur les collines, des tamaris dans le voisinage de la côte, des arbres de Judée et des genévriers de Phénicie, reminiscence de l'Orient. C'étaient surtout le même climat, la même mer et le même ciel.

Cette expansion de la race grecque eut pour premier résultat de créer autour de la métropole une pléiade de colonies massaliotes dont les historiens classiques nous ont donné la liste et rappelé les principaux événements. Depuis la Catalogne jusqu'au golfe de Gênes, la côte était littéralement jalonnée d'établissements marseillais (1). L'influence gréco-marseillaise ne devait pas toutefois limiter son action à la zone littorale; et des villes relativement éloignées de la mer, telles que *Glanum* (Saint-Remi), *Avenio*

(1) Voir tome I^{er}, pièce justificative I.

(Avignon), *Vasio* (Vaison), etc., ne furent, dans le principe, que des comptoirs grecs en relations constantes avec la métropole.

Strabon et Étienne de Byzance mentionnent presque toutes ces colonies, filles de la cité phocéenne; ils nous les montrent grandissant d'abord sous le patronage de leur mère, puis s'en détachant tour à tour et se créant peu à peu une sorte d'autonomie. Il est remarquable cependant que, dans cette nomenclature, le nom d'Arles ne soit jamais prononcé par eux; mais leur silence semble être une preuve de l'importance considérable qu'avait depuis longtemps la ville arlésienne. Arles, en effet, n'était plus à créer, Arles existait. C'était, depuis plusieurs siècles, une ville riche et peuplée; et les Phocéens de Marseille, peut-être aussi quelques familles de la Grèce elle-même qui accoururent directement dans ses murs, y furent reçus en hôtes, presque en amis. Ils n'eurent rien à fonder; ils apportèrent seulement leur goût pour le négoce, leur séduction naturelle, leur amour des arts tranquilles, et se mêlèrent, sans effort et sans éprouver de résistance, à la population celtique. Vraie ou fausse, la légende des amours de l'Arlésienne Gyptis et du Grec Protis indique assez que la violence n'avait pas été le prélude de la conquête. L'hellénisation de la Provence et de la vallée inférieure du Rhône fut donc une œuvre toute pacifique; et c'est pour cela qu'elle a jeté dans le cœur du pays des racines si profondes et laissé sur notre sol une empreinte si durable.

Plus d'une fille d'Arles au regard clair, à la taille frêle et gracieuse, aux allures quelque peu sauvages, dut, à l'exemple de sa jeune souveraine, comparer les nouveaux arrivants aux Celtes et aux Gaulois rudes et grossiers, auxquels le sort semblait l'avoir jusqu'alors réservée. Nul doute qu'elles n'aient regardé avec beaucoup d'intérêt ces jeunes navigateurs intelligents, actifs, à la physionomie ardente et fine, qui plaçaient sous le vocable d'une adorable déesse leurs entreprises lointaines, et auxquels, comme la fortune, elles finirent bientôt par sourire et tendre la main. Les enfants de l'Ionie approchèrent presque tous leurs lèvres de la

coupe séduisante qu'on leur offrait; et c'est ainsi qu'est né ce type arlésien, pur, correct, noble, éternel honneur de la vallée du Rhône et qui ne se retrouve presque nulle part dans l'Occident.

X

On a certes beaucoup parlé de la beauté des filles d'Arles. Cette beauté est réelle, et quelques-unes des descendantes de la jeune Gyptis, véritables statues vivantes, semblent donner une vision de la Grèce disparue. Les partisans fanatiques de la perpétuité des races et des manifestations indéfinies de l'atavisme croient même pouvoir reconnaître à Arles trois types différents : l'un grec, qui est le plus répandu, le second romain, le troisième sarrasin. Cette distinction est un peu subtile, et nos observations personnelles ne nous ont jamais conduit à la vérifier. Quelle qu'ait pu être d'ailleurs l'influence à Arles de la domination romaine ou mahométane, nous avons peine à admettre qu'elle ait pu modifier d'une manière sensible les traits nettement accentués d'une race déjà formée.

Il est sans doute assez fréquent de rencontrer dans la plaine d'Arles quelques sujets dont les formes plus massives, le port plus majestueux que ceux de la race grecque rappellent assez les types si connus du Transtévère, de la Campanie et du Pays Latin. Il n'est pas rare non plus de voir errer çà et là des figures plus bronzées, aux traits anguleux, dont les yeux noirs, faits de nacre et de jais, perçants et perpétuellement agités, semblent une réminiscence de ce type sarrasin aujourd'hui localisé chez les tribus cosmopolites des Bohémiens errants. Mais ce sont là des manifestations isolées; et il y a loin de l'existence de quelques sujets douteux à celle de trois races distinctes. Peut-être même ne faut-il voir dans ces types bruns et un peu rudes, qui s'éloignent plus ou moins du type délicat et raffiné de l'hétaïre grecque, qu'un débris de la race ibérienne ou ibéro-ligure qui a dominé pendant de longs siècles sur tout le littoral du Languedoc et du

Roussillon, et dont un grand nombre d'individus ont dû très certainement franchir le Rhône, séjourner et se perpétuer pendant des époques indéterminées sur la terre de Provence.

Ce que l'on peut affirmer, c'est que la beauté grecque existe à Arles, et qu'elle existe seulement chez la femme. L'homme y est lourd, petit, vulgaire, rude dans ses formes et ses mouvements, grossier surtout dans les intonations de sa voix. La femme, au contraire, a conservé quelque chose de sa délicatesse native. Grande et souple, d'une grâce un peu fière, au profil de camée, la vie heureuse semble frémir dans les ondulations de sa taille. Son nez est droit, son menton très grec, son oreille fine; ses yeux, admirables de dessin, ont quelquefois une expression indéfinissable, et ses sensations subites et véhémentes sont tempérées par une sorte de grâce attique, don précieux de sa mère qu'elle saura transmettre à ses enfants. La tête est toujours coiffée à la grecque, les bandeaux simplement enroulés autour des tempes, les cheveux légèrement relevés sur le sommet, comme ceux de toutes les Vénus classiques, et maintenus par un large ruban lisse qui rappelle la *sphendoné* antique. Le buste est recouvert d'un fichu de gaze largement échancré sur la nuque et la poitrine, fixé au-dessous du sein par une agrafe presque toujours ornée de pierres fines, noyée dans des flots de mousseline et formant ce gracieux chiffonnage si joliment appelé la « chapelle ». La jupe tombe à plis droits; une grande mante brune, réminiscence de la chlamyde grecque, la recouvre en partie et donne parfois à l'Arlesienne une ampleur et une noblesse toutes sculpturales.

L'infériorité plastique de l'homme est manifeste; et, à part une certaine souplesse de membres et une vivacité plus méridionale que grecque et d'une distinction en général fort médiocre, il n'a rien conservé de l'élégance de la race dont il est descendu.

C'est qu'en effet, malgré sa prétention au premier rang dans l'histoire physique de l'humanité, l'homme doit se résigner à n'occuper qu'une place secondaire. Il n'intervient en définitive dans le développement de la race que d'une manière tout à fait accidentelle et passagère. Dans cette perpétuité de l'espèce qui

donne naissance au type et qui conserve la forme et la beauté, le premier rôle appartient sans contredit à la femme. Physiquement, moralement et même socialement, c'est elle qui est, en fait, le véritable moule de l'humanité, moule souvent déformé, avili et souillé par des contacts grossiers ou d'odieuses profanations, mais qui se ressent toujours de la distinction de son origine primitive. Or, pour le littoral de la Provence et la basse vallée du Rhône, ce moule est grec; et, malgré les croisements et les altérations sans nombre que la conquête romaine ou la brutalité sarrasine ont pu lui faire subir, l'argile qu'il a façonnée pendant neuf mois garde toujours, dans ses traits généraux, les traces de la noblesse et de la pureté du type originaire.

Ce n'est pas, on le pense bien, en examinant quelques sujets isolés qu'on peut se rendre compte de la persistance et de la réalité d'un type. Il faut envisager en bloc une population tout entière. Il faut surtout la mettre en regard des populations voisines prises aussi dans leur ensemble. Pour Arles et pour toute la vallée moyenne du Rhône, cette comparaison est réellement saisissante; et on peut dire qu'au point de vue de la race et du type, toute la partie de la Provence située au-dessous de la Durance est un pays grec, que toute la région placée au Nord, entre la rive droite de la Durance et la rive gauche du Rhône, est un pays gréco-romain; et qu'enfin, tout le territoire qui s'étend à une certaine distance de la rive droite du Rhône dans la direction des Cévennes, est resté un pays barbare et gaulois. C'est un fait évident, — et tous ceux qui connaissent cette émotion de l'œil en présence de la beauté réelle peuvent se donner le plaisir délicat de le vérifier, — les femmes grecques de la région d'Arles présentent, comme lignes, une supériorité marquée sur l'ensemble de la population féminine d'origine volke, cavare, salyenne ou allobroge. Il y a chez ces dernières une dégénérescence marquée. La vulgarité semble augmenter à mesure qu'on remonte dans la région montagnieuse, et surtout dans cet âpre pays cévenol dont les populations massives ont envahi quelques-unes des villes voisines d'Arles. Cette thèse sera acceptée, nous le craignons, d'assez

mauvaise grâce par plus d'une lectrice; mais rien ne saurait infirmer des résultats d'observations qui se manifestent d'une manière évidente. Sur les deux rives du Rhône, cependant, le type féminin est en général assez affiné; et il semble qu'une veine de sang hellénique n'a cessé de couler depuis deux mille ans le long du grand fleuve; mais à mesure qu'on s'en éloigne et qu'on pénètre dans le massif du vieux pays celtique, l'élément gaulois apparaît dans toute sa rudesse, et les populations des « causses » (1) et des hauts plateaux, en descendant dans la plaine, ont altéré la pureté et la finesse du type primitif, lui communiquant quelque chose de leur grossièreté et de leur lourdeur originelles.

XI

Deux natures de documents peuvent donner l'importance de l'hellénisation de la Provence en général et de la région d'Arles en particulier. Ce sont les inscriptions et les monnaies.

La monnaie est sans contredit l'une des manifestations les mieux déterminées et les plus durables de l'individualité d'une race ou d'une nation. Elle porte en soi le caractère de la souveraineté; et cette empreinte sur un métal inaltérable est, pour un peuple comme pour une ville, l'affirmation de son autonomie devant l'histoire et la postérité.

Tout le monde connaît les monnaies grecques de la région du Bas-Rhône. On les a collectionnées par milliers, et elles n'ont plus aujourd'hui d'autre valeur que celle du métal lui-même. Cette quantité vraiment prodigieuse n'a rien qui doive surprendre, si l'on observe, d'une part, que les négociants massaliotes entretenaient des relations d'affaires très fréquentes avec les villes échelonnées sur le fleuve, et que, de l'autre, ils faisaient exploiter les riches

(1) On désigne sous le nom de « causses » (*calx*, chaux) les plateaux élevés de la région du haut Languedoc, des Cévennes et du Vivarais, en général calcaires, bosselés et assez arides.

minerais de plomb argentifère de l'Espagne et des Pyrénées Orientales.

Quelques-unes de ces monnaies représentent un ours à mi-corps qui semble dévorer une proie, et remontent à près de 500 ans avant Jésus-Christ. D'autres, sur lesquelles on distingue deux têtes de lion ou de griffon, sont un peu plus récentes, et paraissent du troisième ou du quatrième siècle. Mais les plus belles et les plus nombreuses, celles qui caractérisent d'une manière toute particulière le monnayage massaliote, sont les médailles d'argent et de cuivre aux types de Diane et d'Apollon, et dont les revers portent l'image d'un lion ou celle d'un taureau.

Apollon de Delphes et Diane d'Éphèse étaient les deux divinités principales du polythéisme gréco-marseillais, et leur présence sur les monnaies massaliotes n'a rien que de très naturel; mais on est réduit à des conjectures assez vagues au sujet du taureau et du lion dont on ne connaît ni le sens précis ni l'origine. Ce lion représenterait, d'après quelques antiquaires, le lion d'airain offert en ex-voto à Apollon par les habitants d'Élée, ville fondée par les Phocéens dans l'Italie méridionale, à peu près à la même époque que Massalia sur la côte gauloise. Quant au taureau, il rappellerait le souvenir des premières galères ioniennes qui portaient à leur proue la figure de cet animal et auraient fondé la colonie grecque du même nom, *Tauroentum*, dans le golfe de la Ciotat. Ces explications ne doivent être acceptées qu'avec bien des réserves.

Nous ne saurions entrer ici dans de grands détails sur la numismatique grecque de la Provence. Nous en indiquerons seulement quelques traits principaux (1).

A part quelques pièces spéciales qui portent sur une de leurs faces les effigies de Minerve, de Mercure, de Neptune, de Mars, etc., ou même de quelque divinité topique, comme *Lacydon* qui personnifiait l'ancien port de Marseille, et au revers des emblèmes divers

(1) DE LAGOY, *Opusc. Num.*

DE LA SAUSSAYE, *Numismatique de la Gaule Narbonnaise.*

tels que des caducées, des galères, des poissons ou des trépieds de sacrifice, les monnaies grecques se divisaient en deux grandes classes très distinctes : les monnaies d'argent et les monnaies de bronze. Il n'y avait pas ou presque pas de monnaies d'or. Toutes sont frappées au marteau des deux côtés, non fondues, et ont en général sur le revers une légende en caractères grecs. Un grand nombre de monnaies d'argent sont même des pièces fausses ; et l'art de « fourrer » les monnaies, c'est-à-dire de recouvrir d'une feuille d'argent des médailles de cuivre, était arrivé à un haut degré de perfection. Le faux monnayage était donc très répandu, ce qui indique une civilisation très avancée et une grande pratique du commerce.

Les monnaies d'argent sont presque toutes au type de Diane d'Éphèse. Le profil est toujours pur. La coiffure est très variée ; les cheveux sont tour à tour noués avec des rubans, tressés avec beaucoup d'art, déroulés en boucles négligées, ou couronnés de feuilles d'olivier avec leurs baies, le plus souvent relevés au-dessus de la tête et maintenus par un diadème. Le cou et les oreilles portent, en général, des colliers et des anneaux à un ou plusieurs pendants. Derrière la nuque on voit le carquois et les flèches de la déesse.

Le lion du revers est passant ; il semble marcher au combat, la crinière hérissée, la gueule ouverte, l'une des pattes de devant levée, dans une attitude pleine de force et de noblesse. C'est toujours de ce côté que se trouve la légende, qui porte quelquefois tout au long le nom des Marseillais en caractères grecs, ΜΑΣΣΑΛΙΗΤΩΝ, et plus souvent une abréviation, ΜΑΣΣΑ, ou simplement ΜΑ.

Indépendamment de la légende, on voit, dans le champ et à l'exergue, des lettres dont il a été impossible de donner jusqu'ici une explication satisfaisante. On ne peut les considérer comme des lettres numérales ; car, par leur arrangement, elles ne paraissent exprimer aucun nombre. La meilleure hypothèse est que ce sont les initiales des magistrats « éponymes » ou des « monétaires », ou bien qu'elles indiquent quelque détail de fabrication qui nous est encore inconnu.

Les médailles de bronze sont au type d'Apollon de Delphes, représenté sous la figure d'un beau jeune homme aux cheveux bouclés et couronnés de laurier. Le revers, qui porte en légende les mêmes lettres que les monnaies d'argent, est caractérisé par un taureau d'une grande finesse d'exécution et que les numismates désignent sous le nom de taureau *cornupète* (qui cherche à frapper de la corne), ou taureau *procumbens* (qui succombe). L'animal est représenté dans cette période de la lutte tauromachique où il se sent vaincu ; il se raidit sur sa croupe ; sa corne est encore menaçante ; mais il fléchit ; l'une de ses jambes de devant manque, et il tombe.

Cette attitude du taureau est très expressive et rappelle celui des exercices publics qui est resté le plus en vogue dans la Provence. On sait, en effet, combien la passion pour les taureaux est ardente dans la partie inférieure de la vallée du Rhône. Le plus petit hameau, tout comme Arles et Nîmes, saisit le moindre prétexte pour se donner le plaisir d'une course ; et la lutte de force et d'adresse avec ces animaux, quelquefois assez dangereuse, est tellement passée dans les mœurs des Provençaux, qu'on a la plus grande peine à empêcher les enfants eux-mêmes de descendre au milieu d'arènes improvisées sur les places publiques ou en rase campagne, dans des enceintes formées de chars et de voitures couverts de spectateurs que la fièvre du combat finit par entraîner à leur tour dans le cirque.

Mais la course provençale diffère essentiellement de la course espagnole. On n'y tue pas le taureau ; on n'y verse pas de sang, et l'on n'y voit jamais ces déplorables scènes d'abattoir et ces épisodes de chevaux éventrés qui réjouissent si fort les *aficionados* de l'Espagne et n'ont jamais soulevé chez nous qu'un légitime dégoût.

Les tueries du cirque espagnol viennent en droite ligne de l'amphithéâtre romain. Les courses de taureaux de la vallée du Rhône sont, au contraire, une réminiscence et ont conservé la tradition des courses thessaliennes.

Dans son roman célèbre de *Théagène et Chariclée*, Héliodore

raconte que le jeune Théagène doit conduire un taureau au sacrifice. Il prend un bâton dans le brasier de l'autel, saute sur un cheval blanc et galope après le taureau qu'il atteint et saisit par le cou ; puis il se laisse glisser de dessus sa monture. Le taureau l'entraîne. Théagène l'arrête bientôt, passe sa jambe entre celles de devant de l'animal, le force à s'incliner et à frapper le sol de la tête. Il l'abat enfin et le renverse si fortement que les cornes entrent dans la terre. L'animal se débat en vain avec ses jambes. Théagène le tient d'une main ferme et élève l'autre en signe de victoire.

Les courses populaires de la Provence reproduisent dans ses traits principaux cet épisode du roman grec. Les *picadores* ou gardiens de la Camargue, montés, comme les hippocentaures thessaliens, sur leurs chevaux blancs presque sauvages, poursuivent le taureau, le fatiguent, le harcèlent et le poussent au-devant du groupe des jeunes gens à pied qui l'attendent. Ceux-ci luttent alors contre l'animal excité, le saisissent par les cornes et par le cou, le contraignent à ployer les jambes et à courber la tête, renouvelant ainsi cet exercice violent et dangereux que les Grecs appelaient *κερπίσις*, lutte à la corne (1), et que l'on trouve représenté sur un grand nombre de médailles des villes de la Thessalie, telles que Larissa, Perrhœbia, Pheræ, Tricca (2), etc. C'est ainsi que l'on voit sur presque tous les bronzes grecs de la vallée du Rhône un taureau fléchissant sur ses jambes de devant, le genou ployé jusqu'au sol, la tête courbée devant son vainqueur, et que, après deux mille ans de distance, les mœurs et les jeux populaires de l'ancienne Hellade se sont conservés sur la terre gréco-gauloise de Provence.

XII

Nous avons déjà eu l'occasion de parler de la langue gauloise

(1) HESYCHIUS, *Lex.*, II, 232.

(2) MIONNET, *Médailles antiques, grecques et romaines*. Paris, 1807.

ou celtique à propos de l'étymologie du nom du « Rhône » (1); et nous avons dit que la philologie celtique est une science d'origine trop récente pour avoir donné encore des résultats fructueux, et qu'il faudrait posséder d'autres documents que « quelques rares débris pour reconstituer la langue parlée par nos ancêtres gaulois (2) ».

Toutefois, le sol de la Gaule nous a révélé jusqu'à aujourd'hui une vingtaine d'inscriptions d'origine gauloise incontestable qui ont été assez bien déchiffrées et interprétées. C'est plus qu'il n'en faut pour affirmer, d'une part, que les Gaulois avaient une langue définie, et, d'autre part, qu'ils n'avaient pas d'écriture spéciale; et que, dans les rares occasions où ils croyaient devoir noter leurs paroles ou leurs pensées, soit sur des monuments lapidaires, soit sur des monnaies, ils se servaient des caractères les plus répandus dans la région qu'ils habitaient.

L'écriture suppose, en effet, une civilisation assez avancée; et nos ancêtres paraissent s'en être assez peu souciés. Or, dans la majeure partie de la Gaule, depuis la conquête romaine, le latin était devenu la langue dominante; et c'est ce qui explique pourquoi toutes les inscriptions gauloises et la plus grande partie des légendes monétaires du Centre et du Nord sont gravées en caractères romains. Dans la vallée inférieure du Rhône, au contraire, les mêmes mots gaulois étaient écrits en grec.

Cette particularité, très importante à noter, est un indice frappant de la suprématie intellectuelle de la nationalité grecque, bien que la Gaule méridionale fût devenue une province romaine et que le sort des armes en eût fait une annexe de l'empire. Malgré la conquête, et pendant près de huit siècles, la langue grecque est restée, en effet, la langue dominante de la Provence et de la vallée du Rhône. On parlait grec sur toute la côte; et à Marseille, notamment, la langue latine était si peu connue qu'on était obligé de l'enseigner comme on enseignerait chez nous une langue étrangère. On y a retrouvé, notamment, une plaque de marbre blanc,

(1) Voir tome premier, deuxième partie, ch. I, I.

(2) A. PICTET, *Essai sur les inscriptions gauloises*. Paris, 1867.

véritable enseigne sur laquelle, il y a deux mille ans, les Gallo-Grecs pouvaient lire qu'Athénadès, fils de Dioscoride, exerçait la profession de « grammairien latin » (1). L'inscription, qui est en grec, semble bien prouver que le grec était la langue populaire et la seule connue; sans quoi le fils de Dioscoride n'eût pas manqué de faire graver devant sa porte une inscription latine ou tout au moins bilingue, afin d'être compris du public auquel il s'adressait.

Mais le grec n'était pas seulement la langue usuelle. C'était aussi et surtout la langue noble, celle des savants, des artistes et des lettrés; et le christianisme s'empressa de l'adopter dans ses rites. Les exercices religieux se faisaient à la fois en grec et en latin. Saint Césaire, évêque d'Arles, célébrait encore, dans la première moitié du sixième siècle, l'office divin dans les deux langues. Le grec était, d'une manière absolue, la langue de l'Église primitive; et saint Paul, citoyen romain, écrivait en grec aux chrétiens de Rome. L'évangile de saint Marc, composé à Rome et pour l'usage des Romains, fut d'abord rédigé en grec. Les Pères apostoliques, les apologistes, les historiens et les théologiens de la primitive Église écrivaient et enseignaient en grec. Toutes les lettres pontificales étaient écrites en grec, non seulement quand elles s'adressaient à des évêques d'Orient, mais encore quand elles étaient destinées aux évêques des Gaules; et lorsque, vers la fin du sixième siècle, l'usage du grec comme langue usuelle commença à décliner en Occident, il trouva un dernier asile dans la liturgie de l'Église romaine. Au septième et au huitième siècle, les sacramentaires romains contenaient les *répons* écrits dans les deux langues, en grec d'abord, puis en latin; et le vocabulaire ecclésiastique emploie encore aujourd'hui un grand nombre de mots grecs, empreinte indestructible des anciens âges : *hymne, psaume, liturgie, homélie, catéchisme, bap-*

(1)

ΑΘΗΝΑΔΗΣ
ΔΙΟΣΚΟΡΙΔΟΥ
ΓΡΑΜΜΑΤΙΚΟΣ
ΡΩΜΑΙΚΟΣ

(Répert. des trav. de la Société de statist. de Marseille, t. III, 1839.)

tême, eucharistie, diacre, prêtre, évêque, pape, église, cimetière, paroisse, diocèse, etc. (1).

La langue d'une religion naissante et faite pour tous ne saurait être, en effet, que la langue populaire. Le peuple en conserve des débris, alors même qu'elle a disparu ou que les siècles en ont fait une langue morte; et encore aujourd'hui, le pêcheur de la côte marseillaise parle le provençal pur, qui est une véritable langue latino-grecque corrompue, dans laquelle presque tous les mots relatifs à sa profession sont des mots grecs (2).

Un assez grand nombre de monuments lapidaires de la Provence et du pays d'Arles sont en écriture bilingue, moitié grec, moitié latin, beaucoup en grec seulement. Ils abondent à Marseille, à Arles, à Fréjus, à Antibes, à Aix, à Carpentras, à Avignon, à Nîmes, à Vaison. On trouve très souvent sur les épitaphes des *cognomen* d'origine ou de signification grecque, *Eupor, Nice, Aténaïs, Citarède, Hellas, Attica, etc.*; XAIPE, *Adieu*, lit-on sur beaucoup de monuments funéraires. L'influence hellénique se trahit à chaque instant sur les pierres tumulaires par des symboles essentiellement grecs, tels que Psyché, qui représentait l'âme, des tritons, des coquilles, des nymphes et surtout des bateaux, faisant allusion à ce mythe poétique de la navigation des âmes à travers les mers à la recherche des îles bienheureuses et d'un paradis inconnu (3). Εὐπλοῖ, « bonne navigation », tel était le dernier souhait pieusement formé par les parents et les amis pour les morts; et on le trouve gravé sur un très grand nombre

(1) J.-B. Rossi, *Roma sotterranea*, pass.

(2) Nous citerons entre autres les mots provençaux : *bou*, coup de filet, βόλος; *bletoun*, clou, cheville, βλήτρον; *brume* ou *brime*, câble, amarre, πρυμνήσια; *brou-founié*, bruit de la tempête, βαρυφωνία; *escaume*, tolet, σκαλμός; *estrop*, corde fixant la rame au tolet, στρόφος; *esteu*, écueil, στήθος; *madrago*, parc de pêche, μάδρα; *nau*, nef, ναῦς, etc.; et beaucoup de noms de poissons : *cante*, escarbot, κάθαρος; *carambol*, langouste, κάραβος; *romb*, turbot, ῥύμβος; *lami*, marsouin, monstre marin, λαμία, etc.

(3) WELCKER, *Die Homerischen Phœaken und die Inseln der Seligen*. Rhein-Museum für Philologie, 1832, I, S. 219.

Ce mythe du voyage des âmes à travers les mers, cette croyance aux îles Heureuses et Fortunées, se retrouvent à peu près sous la même forme dans le monde scandinave, germain et saxon. L'*Atlantide* de Platon, l'*Élysée* d'Hésiode

de tombes, toujours en caractères grecs. Sur beaucoup d'autres, le Θ grec, initiale du mot Θάνατος, « mort », est inséré au milieu de l'inscription latine et indique combien les formules grecques avaient persisté même sous la domination romaine. C'est ainsi que le peuple d'Arles, plus grec que romain, nous a laissé jusque dans la mort le souvenir de son origine. Confiant dans le profond respect dont les anciens entouraient les sépultures, il a gravé sur ses pierres tombales le sceau de sa nationalité et semble avoir voulu parler en mourant la langue de ses ancêtres et donner sa dernière pensée à la patrie lointaine et toujours aimée.

XIII

Notre intention ne saurait être de décrire ici en détail les monuments anciens de la ville d'Arles. Cette étude a été faite plusieurs fois avec conscience et talent (1). Aucune colonie impériale de l'Orient et de l'Occident ne fut plus richement dotée. Toutes les rues, toutes les places d'Arles, presque toutes ses maisons conservent encore, apparent ou caché, quelque débris de la ville romaine. Pour l'archéologue et l'épigraphiste, Arles est une sorte de musée en plein air. Les principaux édifices, les palais, les temples étaient groupés sur la hauteur, suivant l'usage antique, et étagés depuis la berge du Rhône jusqu'au sommet du plateau. C'était la ville noble, officielle et administrative. Le peuple, les mariniers habitaient la ville basse et surtout le grand faubourg de

et le *Paradis* de Pindare sont devenus pour les peuples septentrionaux le *Valholl* et le *Gimill* où les Valkyries attendent les héros morts en combattant et leur réservent des joies éternelles.

Cf. E. VINET, *Les paradis profanes en Occident*, 1856.

Voir tome I^{er}, page 415.

(1) NOBLE LALAUSIÈRE, *Abrégé chronol. de l'hist. d'Arles*. Arles, 1808.

A.-L. MILLIN, *Voyage dans le midi de la France*. Paris, 1807.

L. JACQUEMIN, *Guide du voyageur dans Arles*. Arles, 1835.

H. CLAIR, *Les monuments d'Arles antique et moderne*. Arles, 1837.

J.-J. ESTRANGIN, *Études archéologiques sur Arles*. Aix, 1838.

Etc.,

etc.

la rive droite, qui s'étendait alors beaucoup plus loin qu'aujourd'hui. Les deux rives furent reliées d'abord par un pont de bateaux, puis par un pont en charpente, *pons tabulatus*, dont on aperçoit encore les amorces en maçonnerie sur les quais du Rhône (1).

Dans ces dernières années, les chambres d'emprunt du chemin de fer d'Arles à Lunel ont mis au jour des substructions et des vestiges de rues, qui semblent se raccorder avec le village de Fourques (*furcha*, fourche), alors comme aujourd'hui tête de ligne de la Camargue et point de diramation des deux bras principaux du fleuve. Le *forum*, le lieu romain par excellence, occupait le centre de la ville. Comme l'*agora* des villes grecques, il était carré ou rectangulaire, entouré de portiques et de colonnes, orné de statues (2), de petits édicules et d'objets d'art. Il paraît avoir été à deux étages : l'étage supérieur formé de galeries, le rez-de-chaussée occupé par les boutiques des marchands et des gens d'affaires. Après quinze siècles de bouleversement, ce lieu de réunion permanente des citoyens n'a changé ni de nom ni de destination. On l'appelle toujours le *forum*, et, dans la langue vulgaire, la « place des hommes » ; et c'est encore là que stationnent, pendant des heures et des journées entières, les Arlésiens modernes, qui ont tout au moins hérité de la flânerie et de la loquacité de leurs ancêtres.

Au centre du forum se dressait la colonne honorifique de Constantin. Vis-à-vis était le palais du prétoire, sur les fondations duquel on a construit l'église et l'incomparable cloître romans de Saint-Trophime et les bâtiments presque méconnaissables de l'ancien archevêché. Derrière s'élevait la coupole du Panthéon, dont quelques amorces du soubassement, enfouies dans des caves presque remblayées, permettent cependant de rétablir la forme primitive à peu près semblable, sauf les dimensions, au célèbre Panthéon d'Agrippa. Plus loin se trouvait un édifice difficile à bien

(1) Voir page 312, note 1.

(2) « J'allai me promener sur le forum... D'autres, pour ne pas me saluer, fuyaient à travers les statues, se cachaient derrière les colonnes. » (SID. APPOLL., *Lettre à Montius*, XI.)

définir, qu'on a tout lieu de croire une basilique argenteaire et que l'imagination des archéologues a même doté d'une inscription très problématique en l'honneur du grand protecteur d'Arles, de sa mère Hélène, de l'impératrice Fausta et de leurs aïeux (1).

A côté se trouvaient les thermes, la naumachie, le théâtre, l'amphithéâtre; et au pied de la colline s'étendait le cirque (2) avec sa *spina* et son obélisque retrouvé intact après onze siècles de submersion dans le Rhône, et qui décore aujourd'hui l'une des principales places de la ville moderne.

Tout autour de ces monuments de plaisir étaient les édifices sacrés, les temples de la Bonne Déesse, de Rome et Auguste, de Mars, de Jupiter, de Diane, de Bacchus, qui nous ont laissé à peine quelques débris.

Enfin, en descendant au Rhône, on arrivait au palais de Constantin, qu'on appelait *Trollia* ou *Trullum*, comme celui des empereurs à Constantinople. C'était une œuvre plus byzantine que romaine. On n'y trouve plus le grand appareil et les magnifiques pierres de taille de l'amphithéâtre. Les murs sont construits en petits matériaux agglutinés par un ciment d'une extrême dureté et portent partout des traces de revêtement; et tout semble indiquer que cette princière demeure était décorée entièrement de marbres et de peintures, et présentait, à défaut de belles lignes architecturales, un très grand luxe d'ornementation. L'architecture est maniérée, les voûtes en briques très surbaissées, la décoration excessive. L'exubérante richesse du monument contrastait avec la vigueur et la noble sévérité des constructions du premier siècle, et accusait déjà la corruption du goût et la décadence de l'art.

On n'était plus, en effet, au siècle d'Auguste. Les Constantins, qui ont tant embelli la ville d'Arles, se ressentaient tous de la

(1) DIVO CONSTANTINO MAXIMO PRINCIPI D(*ivi Constantii filio divi Claudii nepoti*) DOMINO NOSTRO SEMPER AVGVSTO FL(*avio*) CLAYD(*io Constantino pio fideli invicto divi Constantini filio*) PISSIMAE ET VENERABILI HELENÆ (*aviae Faustae Augustæ Matri atavisque*). (A.-L. MILLIN, *op. cit.*, ch. xcviij.)

(2) Sur l'emplacement du cirque se trouve aujourd'hui un large boulevard dont le nom moderne, *les Lices*, rappelle les jeux antiques de l'hippodrome.

mollesse orientale. Grecs dégénérés, *Græculi* plutôt que Latins, ils ont importé dans le midi de la Gaule les mœurs efféminées et les habitudes de luxe des pays au milieu desquels ils avaient passé la majeure partie de leur vie. Leur engouement pour Arles ne devait être d'ailleurs que passager; et, après avoir enrichi et quelque peu corrompu la reine de la vallée du Rhône, ils retournèrent à Byzance, qui devint jusqu'à sa chute le siège vermoulu de l'empire en décomposition.

XIV

Entre tous ces monuments le théâtre mérite une mention spéciale. Il était situé presque au sommet de la ville patricienne, non pas tout à fait sur le plateau qui présente une assiette horizontale, mais sur le versant incliné du côté du Rhône. C'était, nous l'avons déjà vu à propos des théâtres de Lyon et d'Orange, une règle à peu près invariable et assurément très rationnelle que d'adosser à une colline, toutes les fois qu'on le pouvait, l'hémicycle destiné aux spectateurs. Les gradins de la salle étaient ainsi directement étagés sur le rocher. Les dispositions générales du théâtre d'Arles sont celles de tous les théâtres grecs (1). Le déblaiement de cette ruine grandiose a mis au jour le pavé en marbre de l'*orchestrum*, plusieurs étages ou précinctions des gradins, *præcinctiones*, le mur de scène à peu près intact, la scène elle-même et une partie du *podium*, orné de statues, d'autels, de vases précieux et de colonnes dont il reste encore aujourd'hui de magnifiques débris.

C'est là qu'en 1651 un heureux coup de pioche a fait découvrir l'un des plus admirables chefs-d'œuvre de la sculpture grecque, devenu classique aujourd'hui sous le nom de « Vénus d'Arles ». Le marbre était enfoui au devant des colonnes de l'avant-scène et portait quelques traces de mutilation. Le torse était brisé en trois parties que l'on a pu heureusement rapprocher. La tête et le

(1) Voir, pour les aménagements des théâtres antiques, la description du théâtre d'Orange, pages 113 et suiv.

corps sont à peu près intacts, les bras seuls n'ont pu être retrouvés.

La découverte de cette précieuse antique est d'autant plus importante qu'on paraît croire à une imitation ou même à une reproduction de la célèbre Vénus de Praxitèle, malheureusement perdue. La jeune femme est nue à mi-corps, comme sa sœur de Milo. Le buste est légèrement infléchi et se développe suivant des lignes d'une pureté exquise; la tête et la coiffure sont irréprochables et n'ont jamais été surpassées. L'absence de bras, qui fait encore ressortir la grâce et la perfection du torse, permet de l'envisager sous tous ses aspects; et l'on ne saurait trop déplorer la pitoyable réparation dont elle a été l'objet.

Il en est d'ailleurs presque toujours ainsi des restaurations des marbres antiques et des monuments; et, après les iconoclastes, les pires ennemis de l'art sont sans contredit les restaurateurs. Leur zèle ne respecte rien; le passé semble leur appartenir. Les chefs-d'œuvre de la statuaire et de l'architecture, remis à neuf, sortent de leurs mains avec des membres d'emprunt et des accessoires de fantaisie; et leur moindre défaut est d'enlever à tout ce qu'ils touchent cette teinte lentement déposée par les siècles et ce grain si fin et si délicat qu'on a pu appeler avec raison l'épiderme du marbre.

La Vénus d'Arles ne pouvait leur échapper, et on l'a dotée de bras et de mains vulgaires dont elle paraît assez embarrassée; l'une tient une pomme, l'autre un miroir; et la belle anadyomène a ainsi un faux air de maniérisme aussi peu grec que possible. Mais quand on la dégage de ses appendices modernes, elle représente un des types les plus séduisants de la beauté grecque. Il est difficile toutefois de la rapporter à la grande époque de l'art. Elle a trop de grâce et pas assez de noblesse, et paraît devoir être classée dans le groupe charmant des statues antiques, élégantes, délicates et un peu voluptueuses qui ont immédiatement précédé l'époque de la décadence.

L'art grec, en effet, a traversé plusieurs périodes avant d'arriver à cette noblesse et à cette perfection que nous admirons dans les

chefs-d'œuvre classiques. Tout d'abord, il a commencé par d'informes ébauches, des représentations presque grossières, mais dans lesquelles on ne peut cependant méconnaître une inspiration souvent très élevée. Telles sont les premières statues en gaine de Diane d'Éphèse et toutes les œuvres de l'école éginétique, dont la raideur rappelle les divinités solennelles et tranquilles de l'Assyrie ou de l'Égypte, et montre le lien et la parenté qui unissent la Grèce primitive à l'Orient terrible et mystérieux.

Cet art raide s'assouplit bientôt. La forme se dessine et s'épure. Le sentiment du beau parfait et de la noblesse idéale semble envahir l'âme des Grecs. C'est la grande époque de la sculpture antique. La statuaire devient un art tout à fait supérieur, voué uniquement à la représentation de la divinité ou à l'ornementation des temples. L'art est presque un culte religieux. Rien de plus tranquille, de moins sensuel que ces grandes nudités paisibles et sereines que l'on peut contempler sans scrupule et sans arrière-pensée. On les nommait quelquefois « les vierges », et les Grecs voyaient en elles des êtres surnaturels et protecteurs (1). La seule passion qui a présidé à leur naissance a été l'amour du beau, et le seul sentiment qu'elles inspirent est encore l'admiration, presque le respect.

Le vêtement et la parure altèrent, en effet, bien souvent la vraie chasteté de l'art, et le paganisme de la Renaissance ne l'a que trop prouvé. Mieux vaut la nudité calme et altière que l'agitation désordonnée sous une draperie engageante et savamment entr'ouverte; et rien n'est plus contraire au sentiment religieux que ces Madeleines aux yeux vagues et troubles, au sein gonflé sous un voile transparent, et dont l'extase rappelle des émotions d'une nature quelque peu équivoque.

Les Grecs de la grande époque répugnaient à de pareils artifices. La volupté était entièrement écartée de leurs œuvres. L'art, pour eux, était noble, sévère, presque sacré. Mais l'art finit bientôt par descendre de ces hautes régions. Les lignes devinrent peu

(1) E. VINET, *L'Art et l'Archéologie*, 1874.

à peu plus molles et plus ondoyantes. Une délicate sensualité ne tarda pas à émousser le ciseau. La grâce remplaça la majesté; et les artistes, semblables au Pygmalion de la fable, aimèrent leur Galatée non moins que leur art. Jamais on ne vit en plus grand nombre de plus séduisantes représentations de la beauté. Pour être moins idéales, ces gracieuses créations n'étaient que plus attrayantes; et les maîtres de cette époque de décadence semblent avoir possédé au plus haut degré l'art d'amollir le marbre et de lui communiquer la chaleur de la vie et presque la moiteur de la peau.

Ainsi l'art grec a passé par trois phases distinctes. Dans le principe, il fut dur, archaïque et plein de vigueur; ce fut l'art éginétique. Il devint bientôt grand, noble et religieux; ce fut le règne de Phidias. Il s'humanisa ensuite, s'amollit, s'affina et s'adressa de plus en plus à l'imagination et aux sens; ce fut l'école de Praxitèle.

La représentation de la beauté a suivi les mêmes lois; et l'homme a aimé tout d'abord la beauté rude, puis la beauté noble, puis enfin la beauté gracieuse, et descendant peu à peu, n'a plus recherché que la beauté voluptueuse, sensuelle et tourmentée; — triple évolution assez semblable d'ailleurs à la marche des peuples eux-mêmes, qui passent par des transitions successives de la barbarie à l'âge héroïque, de celui-ci à la civilisation, et qui sont ensuite conduits inévitablement au luxe, au raffinement, à la corruption et à la décadence (1).

Le marbre de la Vénus d'Arles n'est pas absolument blanc; il a gardé une sorte de teinte brune et presque dorée qu'il est impossible d'attribuer uniquement au temps ou au soleil. Très probablement il avait reçu quelque-une de ces préparations encaustiques dont le secret est aujourd'hui perdu et qui préservaient les statues antiques des attaques de l'air et de l'humidité. On y trouve même quelques traces de coloration qui permettent d'affirmer que la statue avait été réellement peinte.

(1) AMPÈRE, *Hist. romaine à Rome*, pass.

L. VINET, *L'Art et l'Archéologie*, *op. cit.*, pass.

Les Grecs étaient, en effet, aussi passionnés pour la couleur que pour la ligne. Ils peignaient leurs statues tout comme leurs monuments. L'architecture polychrome est connue de tous; et l'on conçoit facilement l'effet prodigieux que devait produire la couleur sur les frises et les colonnes cannelées des temples antiques, baignés dans la lumière bleue du ciel de l'Attique, et éclairés par ce soleil de la Grèce dont les rayons ont quelquefois tout l'éclat de celui de l'Orient, sans en avoir la crudité et l'ardeur. On se fait moins bien à l'idée de la peinture des statues. On ignore d'ailleurs les procédés employés. On sait seulement que cette peinture était à la cire (1), mais il est bien difficile d'admettre que les tons eussent la vigueur et la réalité de ceux de la peinture ordinaire.

Athénée parle des « blonds cheveux des statues (2) »; et il est probable que, si plusieurs couleurs étaient appliquées sur un seul corps, ces couleurs, très adoucies et finement nuancées, devaient rester dans une gamme pâle et un peu tendre. Le génie si sobre des Grecs se serait mal accommodé de tons vifs et éclatants qui auraient donné à la statuaire un caractère de réalisme trop matériel et bien éloigné du beau idéal. La pratique de la polychromie fut donc, en général, tempérée par un goût très délicat.

Quelquefois cependant, les statues, formées par la juxtaposition de marbres et de métaux de nature différente, présentaient des couleurs vives et tranchées, ce qui leur donnait une originalité et un relief très prononcés. A vrai dire, ce procédé était moins employé pour les œuvres d'art proprement dites, exposées en pleine lumière aux regards de tous, que pour quelques représentations à effet de divinités enfermées dans un redoutable sanctuaire.

L'un des types les plus célèbres de ces statues décoratives était l'Apollon Didymien de Milet, œuvre due au sculpteur Kanakhos de Sicyone. Le corps était en bronze; les yeux creux étaient

(1) ATHEN., *Deipnosophistæ*, l. XIII.

(2) Plutarque parle de ceux qui peignaient les statues à l'encaustique, ἀγαλμάτων ἐγκυυσταί. (*De gl. Athen.* 6.)

remplis par des prunelles en pierres précieuses, en argent ou en tout autre métal brillant ; les sourcils, les lèvres, les boutons des seins étaient incrustés en cuivre rouge ; les ornements, les vêtements, la parure étaient des bijoux réels et de véritables pièces d'orfèvrerie. Tous ces détails donnaient au dieu un aspect animé, quelquefois effrayant. On sait que la pythie seule avait accès auprès de lui. Les prêtres eux-mêmes se tenaient à distance ; ils excitaient le délire sacré de la jeune femme et traduisaient à la foule terrifiée ses mouvements convulsifs, son langage confus et désordonné. Ils tenaient d'une manière toute particulière à cette mise en scène et la mettaient à profit pour communiquer à leur idole, pompeusement parée, l'apparence de la vie ; et c'est ainsi que, dans les mystères d'Éleusis, des vêtements splendides, des trucs hardis et des trompe-l'œil ingénieux donnaient aux statues l'aspect et le mouvement de personnages réellement animés (1).

A vrai dire, ce n'était pas de l'art ; mais cette exagération de la couleur montre toutefois combien était vif, chez les Grecs, le goût de la polychromie ; et, en fait, on le retrouve dans les plus belles œuvres de l'architecture et de la statuaire. Les frises du Parthénon et celles de Phigalie, la Pallas de Velletri, la Vénus de Médicis, la Minerve du Vatican et un nombre considérable de statues allégoriques ont conservé, comme la Vénus d'Arles, des traces de leur coloration primitive (2).

La Vénus n'est pas le seul trésor qu'on ait retiré des décombres

(1) O. RAYET, *Le Temple d'Apollon Didymien*, Acad. des inscr. et belles-lettres, 29 décembre 1876.

(2) Voir, au sujet des nombreuses polémiques auxquelles a donné lieu la Vénus d'Arles, les curieuses et nombreuses dissertations du siècle dernier.

REBATTU, *La Diane et le Jupiter d'Arles se donnant à connaître aux esprits curieux*, etc. Arles, 1656.

TERRIS, *La Vénus et l'obélisque d'Arles*. Arles, 1670.

P. D'AUGIÈRES, *Réflexions sur les sentiments de Callisthènes touchant la Vénus d'Arles*, 1674, etc.

Cf. surtout les discussions du R. P. Jésuite d'Augières et de l'abbé Flèche à l'Académie d'Arles et dans le *Mercure* de France, sur les qualités esthétiques de la belle anadyomène, le modelé de sa poitrine, la grâce de ses hanches, etc., discussions fort originales et qui ne manquent pas sans doute d'intérêt, mais assez peu compatibles avec le caractère des deux lettrés.

du théâtre; et, parmi les nombreux fragments recueillis, quelques-uns ont une valeur de premier ordre.

En 1823, un bas-relief en marbre, représentant le triomphe d'Apollon et le supplice de Marsyas, a été exhumé des ruines du *proscenium*. Ce bas-relief devait occuper le devant de l'orchestre; c'est là, en effet, qu'on plaçait ordinairement l'image ou les attributs d'Apollon, l'un des dieux les plus grecs que l'on connaisse et le protecteur spécial des arts et des lettres. Le marbre est assez mutilé, mais d'un beau style. Apollon est assis au milieu, appuyé sur sa lyre, ayant à sa droite le trépied de Delphes; à gauche, Marsyas, couvert d'une peau de panthère, est lié à un pin et attend l'heure de l'expiation; la flûte de Pan, marque de sa défaite, est attachée près de lui. Accroupi dans la pose du « rémouleur » classique, un Scythe, coiffé du bonnet phrygien, aiguise le couteau fatal. Les avant-corps sont décorés de lauriers et d'oiseaux. L'ensemble de la composition est calme; elle manque peut-être un peu de finesse, mais non de grandeur, et présente surtout un caractère archaïque très accentué.

A la même époque et presque au même endroit, on découvrait une tête de femme qui est restée l'un des types les plus nobles et les plus gracieux de la beauté grecque. Le nez a été brisé, et des fractures heureusement très légères aux oreilles indiquent qu'on a brutalement enlevé les pendants, mutilation qu'ont aussi subie les Vénus de Médicis et de Milo. Cette tête intelligente, calme et pure, est réellement divine, bien qu'on n'y remarque aucun attribut qui caractérise une divinité. Un trou au-dessus du front permet de supposer qu'on pouvait y fixer un symbole ou un ornement; mais on ignore lequel. La tête est détachée très nettement à la naissance de la poitrine, et il est évident qu'elle devait être fixée et rapportée sur un corps drapé, probablement formé de marbres et de métaux variés et de couleurs différentes. Le visage porte des traces très faibles de coloration. La noblesse des traits, la pureté des lignes, la souplesse et l'élégance de la coiffure, le modelé délicat du cou placent cette tête merveilleuse au premier rang des premières œuvres de la statuaire grecque.

Quatre statues de femmes connues sous le nom de « danseuses » ont été aussi découvertes à diverses époques, sous les ruines mêmes de la scène. Ce ne sont guère que des fragments; car la tête et les bras ont été brisés. Ces danseuses sont presque entièrement drapées, et leurs pieds nus semblent à peine poser sur le sol. Les corps sont droits et se dessinent sans trop de relief sous les draperies flottantes. Rien de violent d'ailleurs ni de contourné. L'agitation de la danse, qui ne va pas jusqu'à l'excitation, ne déränge l'harmonie d'aucune ligne; et il y a loin de ces jeunes filles presque aériennes et chastement vêtues aux ménades débraillées de nos théâtres modernes, dont les corps usés et flétris se ploient dans une sorte de délire bachique et semblent agités par les convulsions de l'orgie. L'une d'elles surtout est une merveille de grâce et de délicatesse; sa robe la recouvre presque en entier, et sa poitrine légèrement soulevée est voilée avec une discrétion et un art véritablement exquis.

A côté de ces chefs-d'œuvre et presque au même endroit, on a retrouvé successivement une tête colossale en marbre de l'empereur Auguste, une statue drapée qui devait appartenir à un groupe, deux silènes assez grossiers, un autel consacré à Vénus et à Auguste et un nombre considérable de fragments de statues et de bas-reliefs méconnaissables, de débris de vases, de colonnes et d'autels votifs. Le théâtre était en réalité une sorte de musée, *μουσείον*, et comme un sanctuaire de l'art grec; et l'on ne peut songer sans douleur que ces amas de fragments et de pièces réduits en menus morceaux et toute cette poussière de marbre ont été peut-être des chefs-d'œuvre comparables à la Vénus conservée.

L'hellénisme, d'ailleurs, depuis la conquête de la Grèce, avait envahi Rome et l'empire. Sculpteurs, peintres, architectes avaient délaissé en masse la patrie conquise et dépouillée, étaient venus se réfugier en Italie et se mettre sous la tutelle de Rome riche et victorieuse. En cela, on doit le reconnaître, ils faisaient acte d'artistes plus que de citoyens. Mais les artistes vivent moins qu'on

ne le croit d'ordinaire dans le monde de l'idéal. Le bien-être, le luxe, la tranquillité sont presque toujours nécessaires à la production régulière de leurs œuvres. Le caractère est rarement chez eux à la hauteur du talent; et un peuple d'artistes comme étaient les Grecs, était incapable de supporter avec dignité l'isolement et la misère. L'art est essentiellement cosmopolite. Le culte trop exclusif du beau et de l'idéal éteint peu à peu le sentiment de la nationalité. Les Grecs étaient avant tout des délicats, et, pour tout dire en un mot, ils avaient de trop charmantes qualités pour avoir de bien grandes vertus.

La Grèce conquise se consola donc sans trop de peine de sa liberté perdue, et, ne pouvant plus triompher par les armes, continua de régner par les arts et par le génie (1). Son rôle, du reste, fut encore sinon très noble, du moins très brillant et fort applaudi. Au lieu d'orner seulement un petit coin de l'Europe, elle inonda le monde entier de ses produits; et, de même que les artistes italiens en France à l'époque élégante de la Renaissance, les Grecs furent à la mode pendant quatre à cinq siècles non seulement à Rome, mais dans toutes les provinces que le luxe avait envahies. Ce luxe devenait chaque jour plus exigeant; et les Grecs ingénieux, raffinés, désireux en véritables artistes de plaire et de jouir, étaient seuls en état d'y satisfaire. Partout ils étaient accueillis avec faveur. On parlait leur langue; on copiait leurs mœurs et leurs costumes; on reproduisait leurs statues; on pastichait leurs monuments; et les moindres objets de la vie usuelle n'avaient de valeur que s'ils portaient ce cachet d'élégance et d'archaïsme dont ils avaient conservé le secret et qui, après près de vingt siècles, est resté une des formes les plus fines et les plus délicates de la beauté.

Tout était donc grec dans ce pays romain : le type, les monnaies, la langue, les monuments, les œuvres d'art; et l'on comprend dès lors la parfaite justesse de cette qualification de Grèce,

(1) *Græcia capta ferum victorem cepit et artes
Intulit agresti Latio.*

(HORAT., l. II, ep. I, v. 156-157.)

GRETIA, donnée par la carte de Peutinger (1) à toute cette partie de la Provence qui s'étend de la mer à la Durance et dont Arles était le centre intellectuel, politique, artistique et commercial.

XV

La prospérité de la ville d'Arles était intimement liée à sa double situation fluviale et maritime. La mer, le fleuve et les étangs étaient la condition même de sa vie. Dès le huitième siècle cependant, les étangs commençaient à perdre sensiblement de leur profondeur, et l'ancienne mer d'Arles se transformait peu à peu en marécage sans écoulement. Presque toutes les villes littorales, noyées dans l'intérieur d'une lagune, présentent les mêmes dispositions que la Rome des Gaules, ont passé par les mêmes phases et sont un jour destinées à périr de la même mort. La mer est en face. Tout autour, un cercle de marais indéfinis. Au milieu de ces étangs, un réseau de canaux navigables permet à la batellerie fluviale de se prolonger en quelque sorte et de se transformer en batellerie maritime.

L'ancienne Alexandrie, Amsterdam, Narbonne, Venise sont placées dans des conditions à peu près identiques; et les grandes lagunes que le Nil, le Rhin, l'Aude, le Pô, forment et modifient sans cesse, sont la cause de leur éclosion, de leur fortune et de leur ruine.

L'homme essaye en vain de lutter contre l'invasion incessante des atterrissements. A force d'art, de travail et de génie, il peut, pendant quelques siècles, ralentir la marche des phénomènes naturels. Mais cette marche est fatale; et toutes ces villes flottantes doivent un jour périr dans la lagune même qui leur a donné la vie et deviendra pour elles un linceul de boue.

Le double port d'Alexandrie n'existe plus. Le lac Maréotis, autrefois navigable, a en partie disparu; les crues du Nil l'ont

(1) Voir l'extrait de la Carte de Peutinger, pl. XV.

atterri, et la rade intérieure n'est plus qu'un étang sans profondeur. Narbonne, qui fut, à l'origine de notre ère, l'un des plus grands ports de la Gaule, est embourbée depuis quelques siècles dans la vase de ses marais; et l'agriculture seule est pour elle un élément de régénération. Venise et Amsterdam auront aussi leur heure et n'échapperont pas à la loi commune de l'ensablement.

Arles, autrefois ville maritime, dépérit lentement dans le cloaque de ses étangs fiévreux; et il faudra peut-être bien des années avant que les irrigations, le colmatage et les travaux agricoles rendent à sa campagne transformée son ancienne richesse et apportent une compensation à la perte de sa prospérité maritime. Mais elle ne retrouvera plus ni ses trois flottes ni ses deux ports. La mer qui lui donnait la vie s'est retirée à jamais d'elle. La lagune qui fut son berceau est devenue presque sa tombe.

La nature est la principale cause de ce dépérissement continu; mais elle n'est pas seule coupable, et l'homme a une grande part de responsabilité dans cette triste décadence. L'absentéisme est, en effet, une des plaies qui désolent la campagne et la ville d'Arles. Depuis plusieurs siècles, les plus riches tenanciers du sol l'ont presque complètement abandonné. Les vieux hôtels, les grands domaines sont à peu près déserts. Les anciens maîtres du sol n'ont plus aujourd'hui le courage de l'habiter; ils ne l'aiment ni ne le respectent, et considèrent la terre féconde et nourricière comme une simple valeur commerciale dont ils cherchent à retirer seulement un profit matériel. Le calcul est maladroit; il est même coupable; car la terre est un dépôt sacré qu'il faut savoir conserver, défendre et léguer à ses enfants, et qu'il est toujours regrettable d'abandonner à des mains mercenaires.

Arles n'est plus aujourd'hui la résidence des propriétaires du sol. Des mariniers, dont les principaux chefs sont à Marseille, des hommes d'affaires et des fermiers, dont les maîtres habitent les grandes villes, forment la masse et le bas-fond de sa population autrefois noble et raffinée. En désertant le pays qui leur appartient et qui leur donnait jadis une influence et une supré-

matie légitimes, les hautes classes ont en même temps perdu leur prestige et leur dignité. C'est là pour le pays une cause d'irrémissible décadence, d'appauvrissement et de désordre social.

« Le quartier aristocratique de l'ancienne ville constantinienne est aujourd'hui habité par une population sordide. Les vieux hôtels du seizième siècle, entés sur les substructions de l'Empire, moisissent sur place; et la digue du Rhône, sous prétexte de les défendre contre les inondations, les a pour toujours séparés du fleuve et leur a enlevé du même coup l'air, la lumière et la vie.

« Palais et maisons des mariniers descendaient autrefois jusqu'au niveau de l'eau. Les péristyles et les terrasses s'alignaient le long du rivage, et la vue pouvait s'étendre à la fois sur le port dont la grande courbure embrassait l'île de la Camargue et sur le faubourg populeux de Trinquetaille. Les tartanes génoises et catalanes venaient encore, il y a à peine cinquante ans, comme les galères romaines aux premiers siècles, aborder au pied des constructions riveraines, ce qui a été rendu désormais impossible depuis que les ingénieurs modernes ont si bien défendu la malheureuse ville par une digue formidable, insubmersible à la vérité, mais inaccessible aux navires et en tout semblable à une muraille de forteresse ou au chemin de ronde d'une prison (1). »

L'activité maritime des anciens temps n'existe plus aujourd'hui. La batellerie du Rhône a été paralysée par les chemins de fer. Les étangs atterrés se sont transformés en marais croupissants et en prairies verdoyantes et malsaines. La physionomie de la campagne d'Arles s'est complètement modifiée, et tout est devenu vulgaire dans cette ville autrefois patricienne. Le costume national tend à disparaître. Le type fin et délicat de l'hétaïre grecque s'efface chaque jour et ne se retrouve plus que de loin en loin chez quelques sujets privilégiés et de plus en plus rares. La splendeur de la ville impériale ne se révèle plus à nous que par des ruines. Comme la plupart des villes anciennes du midi de la France, la Rome des Gaules n'est plus qu'un énorme bourg aux

(1) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, op. cit., ch. III.

allures de plus en plus vulgaires et plébéiennes. Elle perd chaque jour sa physionomie et son caractère. Son port est à peu près désert, ses rues presque vides, sa campagne silencieuse et triste. La solitude et la fièvre l'environnent. Elle s'agite sans dignité, vieillit sans noblesse, s'éteint sans grandeur. Arles, avec sa population remuante de vingt-cinq mille âmes, n'est certainement pas une ville morte, mais c'est une reine déchue.

CHAPITRE DIXIÈME

LES EMBOUCHURES ET LE DELTA.

Le grand *diluvium* alpin. — Comblement du golfe primitif. — Formation des *craus*. — La grande *Crau* du Rhône et de la Durance. — La *Crau* d'Arles. — Sa légende. — Le *mistral* de la *crau*. — La Camargue, l'étang de Valcarès. — L'ancienne ville d'*Anatilia*. — Navigation à l'intérieur de la Camargue à l'origine de notre ère.

Les fleuves à estuaire et les fleuves à delta. — Analogie des embouchures du Rhône avec celles du Nil et du Pô. — Le delta du Rhône. — Nombre, variation et progression des embouchures. — La barre et les *Theys*. — Analogie avec les *haffs* de la Baltique, les *lidi* de l'Adriatique et les *sées* de la mer du Nord. — Les anciens ports du Rhône : Arles, Saint-Gilles, Aiguesmortes, Lattes, Chamone.

Le régime de l'embouchure. — Instabilité et dangers de la passe. — Endiguement et canalisation latérale. — Canalisation latérale du Nil, du Tibre, du Rhin, de l'Aude. — Campagne de Marius en Provence. — Les Fosses Mariennes, *Fossæ Marianæ*. — Le port Saint-Louis.

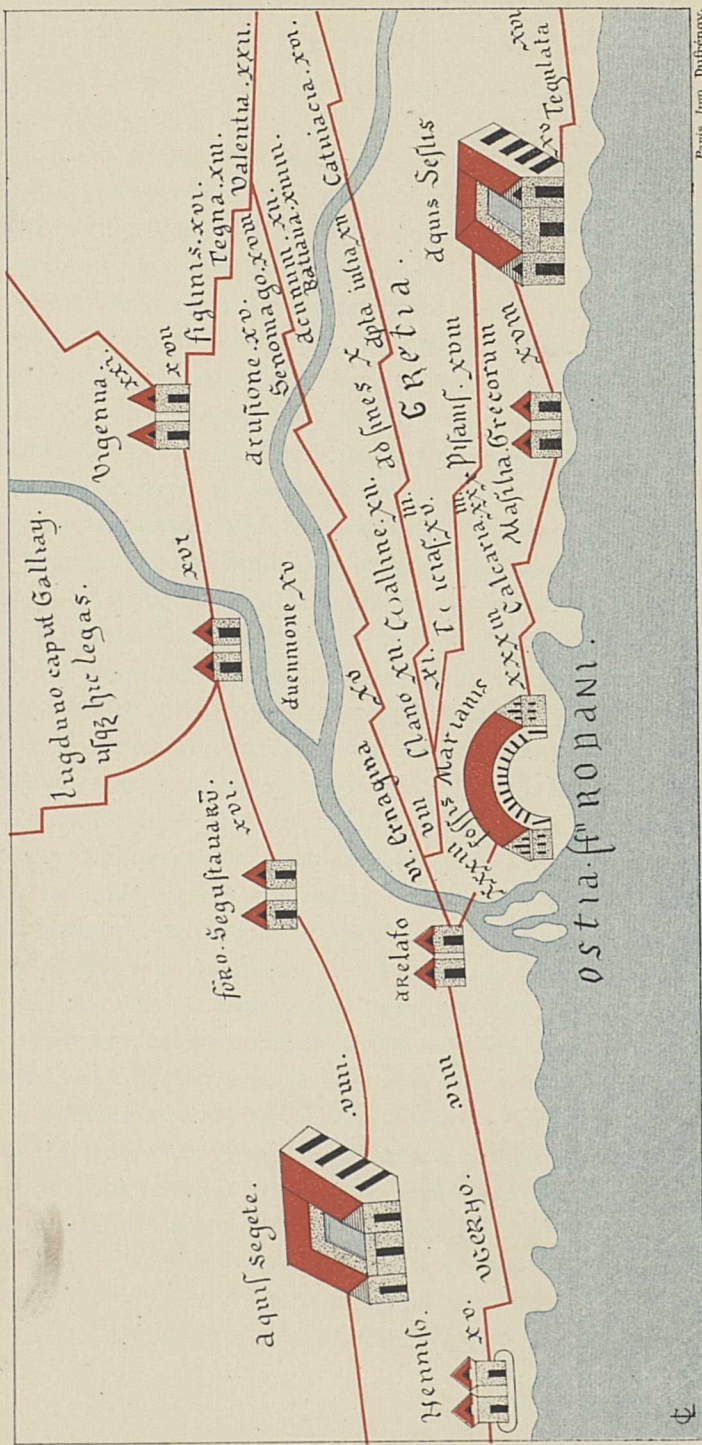
La légende des Saintes Maries. — La critique et la tradition. — Absence de preuves historiques. — Les *Trémaïe*, *Tres Mariæ imagines*. — Confusion entre la prophétesse Marthe et la Marthe de l'Évangile. — Divinités triples de l'Orient. — Marius, Marthe et Julie. — *Triades* gauloises. — Les *Matræ*, les *Proxumæ*, les *Fatæ*, etc... — Le bas-relief des Baux considéré comme un ex-voto gallo-romain. — Preuves géographiques de l'existence du territoire au premier siècle. — Apostolicité directe des Gaules. — École critique et école traditionnelle. — Conclusion.

I

Nous avons vu qu'à une époque qu'il est impossible de préciser, mais qui est cependant postérieure aux dernières dislocations géologiques du sol, deux déluges formidables avaient balayé toute la vallée du Rhône et de la Durance, entraînant avec eux des quantités innombrables de roches arrachées de la chaîne des Alpes. Les plus terribles inondations ne peuvent donner une idée même amoindrie de la puissance de ces cataclysmes, véritables avalan-

LE BAS RHÔNE ET LA BASSE DURANCE AU IV^e SIÈCLE DE NOTRE ÈRE
(Fragment de la carte de Peutinger)

Pl. XV.



ches d'eau, de boue et de rochers, qui ont tout englouti et détruit sur leur passage.

La vitesse d'écoulement et la masse énorme des matières charriées n'ont pas permis au fleuve de réduire ces quartiers de roches en sable et en limon. Le temps, qui est un des éléments indispensables de cette trituration, a fait défaut. Les blocs ont été seulement brisés en mille pièces, leurs arêtes arrondies, leur surface polie par le frottement; et, lorsque, aux approches des embouchures, la vitesse s'est brusquement ralentie, l'immense traînée de cailloux roulés s'est répandue dans le golfe, qui a été ainsi comblé sur une épaisseur de près de vingt mètres et à une distance de plusieurs kilomètres en mer.

Les deux courants diluviens venaient des Alpes; le premier dans la direction du Nord, par le grand couloir du Rhône; le second, du côté de l'Est, par la vallée briançonnaise de la Durance. Leur résultante s'est dirigée vers le Sud-Ouest; et c'est pourquoi l'immense nappe de cailloux charriés s'est déroulée jusqu'aux environs de Cette, et de Nîmes jusqu'à la mer.

Ce fut la Crau primitive, bien autrement vaste que la petite Crau actuelle, et dont on peut évaluer la superficie à près de deux cent cinquante mille hectares, tandis que le désert pierreux désigné aujourd'hui sous le nom de *Crau d'Arles* n'a guère que trente-cinq mille hectares d'étendue.

Sauf quelques ondulations accidentelles, cette plaine triangulaire paraît être à vue d'œil un plan à peu près horizontal; mais en réalité elle offre une pente générale très doucement inclinée vers la mer; et c'est sur ce lit de cailloux stériles que le Rhône et la Durance ont longtemps coulé librement. Rien de plus irrégulier dans le principe que le régime et le cours de ces deux fleuves, abandonnés à eux-mêmes sur cette surface absolument dénudée. Tous deux l'ont envahie sur une très grande étendue, et le sol a présenté pendant de longs siècles l'aspect d'une immense inondation. Les bras des fleuves serpentaient en tous sens, creusant des passes incertaines à chaque instant modifiées. Les eaux troubles des moindres crues se répandaient sur toute la plaine, y

déposaient des couches successives de sable et de limon ; et ces dépôts accumulés pendant des siècles ont formé une terre végétale de premier ordre dont l'épaisseur varie de cinq à dix mètres. Telle est l'origine relativement récente de la Camargue, des plaines d'Arles, du Trébon et du Plan-du-Bourg.

Dès qu'une première couche de terre végétale s'est ainsi formée, le fleuve a pu se tracer un ou plusieurs sillons pour l'écoulement de ses eaux moyennes ; mais, à la moindre crue, il se répandait en dehors de ces « lits mineurs », s'élevait au-dessus des berges, envahissait les terres riveraines et ne rentrait dans ses premières limites qu'après avoir déposé sur ses francs-bords une nouvelle couche de limon.

Ce grand épanchement de matériaux roulés est ordinairement appelé *diluvium alpin*, désignation doublement juste, puisqu'elle rappelle à la fois la cause torrentielle du dépôt et l'origine des matériaux qui le composent.

La branche de la Durance située au Nord des Alpines a même produit une crau distincte appelée la *Crau de Saint-Remy*, que ses proportions plus modestes ont fait surnommer la *petite Crau* ; mais une partie notable du fleuve s'est épanchée par le pertuis de Lamanon et, se réunissant au grand courant du Rhône, a contribué à la formation de la grande Crau qui remplissait autrefois le golfe primitif.

L'examen minéralogique des cailloux roulés qui constituent les Craus présente un intérêt tout particulier. On trouve dans la petite Crau un très grand nombre de roches vertes, euphotides et variolites arrachées aux flancs des Alpes briançonnaises, au travers desquelles serpente la Durance. Les neuf dixièmes des cailloux de la grande Crau sont, au contraire, des quartzites blancs, provenant du massif des grandes Alpes ; le reste est un mélange de roches diverses, protogynes, calcaires et très peu de variolites du Mont Genève. Les Craus forment en fait une collection minéralogique à peu près complète des roches originaires de la partie de la chaîne des Alpes sillonnée par le Rhône et ses affluents.

Ainsi la Crau de Provence, la Crau de Languedoc, la petite

Crau d'Arles, la Crau plus réduite encore de Saint-Remy, soudées les unes aux autres, n'étaient dans le principe qu'une seule et immense Crau, véritable mer de cailloux, *campi lapidei*, comme l'appelaient les anciens (1), dont les parties les plus basses étaient toujours inondées et les autres périodiquement submergées par les grandes eaux du fleuve.

Cette puissante formation a eu lieu d'ailleurs tout d'une pièce. Le *diluvium* du Rhône et de la Durance a été, en effet, un accident subit qui, dans un rapide cataclysme, a nivelé la base et construit en quelque sorte la fondation sur laquelle repose le territoire d'Arles, et que les géologues appellent d'une manière si juste le *substratum* de la Camargue; et c'est au-dessus de cette couche caillouteuse que les inondations périodiques du fleuve ont lentement déroulé le manteau de terre végétale et d'alluvions qui tapisse la cuvette de tous les marais, forme l'assiette de toutes les prairies et constitue en définitive le sol cultivable, et encore assez peu cultivé, de la majeure partie de la plaine actuelle.

L'ossature a donc été l'œuvre d'un jour; l'épiderme, au contraire, a été et est encore le résultat du travail lent et continu des siècles. La première est une formation géologique, terminée depuis le commencement de l'époque actuelle et qui ne changera pas, à moins que notre planète ne subisse une nouvelle dislocation; le second est en voie de transformation permanente, se modifie sans cesse sous nos yeux et est destiné, dans la suite des âges, par l'action combinée de l'homme et de la nature, à se développer de plus en plus; et c'est ainsi qu'un territoire d'une réelle fertilité remplacera, dans un avenir plus ou moins éloigné, la vaste surface qui n'était, à l'origine des temps, qu'un immense et aride désert.

II

On ne désigne plus aujourd'hui sous le nom de Crau que la partie

(1) *Campi lapidei Herculis præliorum memoria.* (PLINE, l. III, ch. v.)

de la plaine nue et stérile située au Sud-Est d'Arles. Elle est d'ailleurs bien nommée. Sans remonter à la racine celtique *Craig* ou *Crag*, qui, d'après Cambden, signifie pierre ou rocher, on peut considérer le mot *Crau* comme une altération de l'ionique *κρανώς*, rude, raboteux, appliqué par Homère (1) aux terrains pierreux; et il est assez naturel de penser que les Massaliotes, Ioniens d'origine, avaient donné de très bonne heure à l'immense champ de cailloux qui s'étendait au Nord de leur ville le nom de *κρανῶν πεδίον*, « plaine plate et pierreuse ».

Les philosophes et les géographes anciens ont imaginé, pour expliquer la formation de la Crau, diverses théories sur le mérite desquelles il est inutile d'insister (2). Mais la géologie n'était pas le fait des anciens; et mieux vaut, d'ailleurs, une bonne légende qu'une mauvaise explication scientifique.

Or, la Crau a sa légende.

Suivant Eschyle, Hercule, après avoir délivré Prométhée enchaîné sur le Caucase, se rend au jardin des Hespérides. Prométhée lui trace sa route :

« Tu arriveras, lui dit-il, dans un lieu battu par Borée; prends garde que la violence de ce vent froid ne t'enlève de terre... Tu rencontreras le peuple des Ligures. Là, malgré ta valeur, tu te trouveras sans défense; car le destin veut que tes flèches soient épuisées, et tu ne trouveras pas même une pierre à lancer contre tes ennemis; le terrain n'en fournit pas. Mais Jupiter sera touché;

(1) HOMÈRE, *Il.*, l. III, v. 291.

Id., *Hymn. in Apoll.*, v. 72.

(2) Aristote prétend que la terre, par des tremblements, de ceux qu'on appelle *brastes*, avait vomi à sa surface tous ces cailloux, qui naturellement se sont accumulés dans les endroits les plus bas du terrain. — Posidonius veut que cette plaine ait été autrefois un lac, dont les eaux ont été glacées à la suite d'une violente agitation, et que ce soit précisément par l'effet de cette agitation qu'elles ont formé, en se morcelant, un grand nombre de pierres semblables, par le poli et par le volume, aux cailloux des fleuves et aux galets de la mer. (STRABON, *Géogr.*, l. IV.)

Strabon repousse ces deux explications et en donne une troisième assez obscure, mais qui laisse entrevoir une lueur de vérité. « Il faut, dit-il, de toute nécessité, que ces pierres soient les débris de quelques grands rochers qui se seraient brisés à différentes époques. » (STRAB., *Géogr.*, l. IV.)

il couvrira le ciel d'épais nuages et fera pleuvoir une grêle de pierres rondes, avec lesquelles tu repousseras l'armée ligurienne (1). »

De là est venu le nom de *Campus lapideus sive Hercules* que portait la Crau dans l'antiquité. A près de cinq siècles de distance, Strabon et Pomponius Méla reproduisent la même fable avec quelques variantes (2); et il est curieux de la rapprocher du récit de la bataille de Bethoron gagnée, avec le secours de Dieu, par les Israélites sur les cinq rois des Amorrhéens, campés autour de Gabaon.

Voici le texte sacré :

« 9. Et Josué monta de Galgal durant toute la nuit, et il fondit tout à coup sur eux.

10. Et le Seigneur les épouvanta devant Israël et les frappa d'une grande plaie en Gabaon; et il les poursuivit par la voie qui monte en Bethoron, et les frappa jusqu'en Azeca et Mageda.

11. Et, lorsqu'ils fuyaient devant Israël et qu'ils étaient dans la descente de Bethoron, le Seigneur fit tomber du ciel sur eux de grosses pierres jusqu'en Azeca; et ils moururent en plus grand nombre par cette grêle de pierres que les enfants d'Israël n'en avaient tué par le glaive. »

(Josué, chap. x, vers. 9, 10, 11.)

La pluie de pierres d'Eschyle rappelle donc d'une manière frappante celle de l'Écriture; et, pour compléter l'analogie, il n'est pas sans intérêt de remarquer que le camp de Josué s'appelait *Galgal* ou *Galgala*, qui signifie en hébreu pierre roulée, galet; et que le savant P. Berruyer a découvert à Azeca, près de Bethoron, une véritable Crau comparable à celle de Provence et de Languedoc.

La Crau présente un aspect désolé; mais cette plaine, autrefois d'une aridité absolue, est maintenant en voie de transformation

(1) Fragment du *Prométhée enchaîné*, tragédie d'Eschyle.

(2) POMP. MELA, lib. II, cap. v.

Voir tome I^{er}, page 58, note 2.

agricole. Cet immense bienfait est dû à un gentilhomme de Provence, dont la fortune, la magnifique intelligence et la vie même ont été absorbées par la réalisation de l'œuvre qui porte aujourd'hui son nom. Adam de Craponne, né vers 1525, à Salon, petite ville située sur la lisière du désert pierreux, était, dit César Nostradamus, « un personnage tant renommé pour la rare conduite et presque inconcevable destournement des fleuves aspres et plus bruyantes rivières, en quoi il estoit sans pareil; voire pour l'excellence de son esprit à l'entreprise et dessein des forteresses et découvertes des métaux; et en des choses si admirables, si belles et si fructueuses, qu'il en a mérité un los immortel (1) ». Il conçut l'idée de dériver une partie des eaux fertilisantes de la Durance un peu au-dessous de Pertuis, et de répandre ces riches limons sur le vaste champ de cailloux dont la surface, brûlée par le soleil méridional, ne se couvre que pendant l'hiver d'une végétation assez pauvre. Des terrains de premier ordre ont été ainsi créés sur la lisière de la Crau (2). Aujourd'hui, les canaux de Craponne, des Alpines, de Langlade et d'Istres sillonnent l'ancien désert; partout où l'eau arrive, le sol se couvre de grands arbres, de prairies, de céréales; et nous sommes peut-être peu éloignés du jour où la culture aura entièrement conquis la Crau.

Dans l'état actuel, la Crau se divise en deux parties : la Crau arrosable ou plutôt arrosée, qui devient à vue d'œil un véritable jardin, et la Crau marécageuse et aride, où la Durance n'a pas encore colmaté les bas-fonds et recouvert le sol pierreux de ses eaux limoneuses. C'est encore le désert. Il présente une réelle analogie avec la plaine brûlante située aux confins de l'Atlas. La Crau est, en effet, le pays de pâturage de nombreux troupeaux qui abandonnent pendant l'hiver les prairies trop froides des Alpes ou des Cévennes; et cette migration périodique des bergers provençaux de la montagne à la plaine, qu'on appelle la « transhumance », est en tout semblable à celle de l'Arabe nomade entre

(1) CÉSAR NOSTRADAMUS, *Histoire et Chroniques de Provence*.

(2) F. MARTIN, *L'œuvre d'Adam de Craponne*. Annales des Ponts et Chaussées, 1874.

l'Atlas et le Sahara. Le climat de la Crau est extrême. L'été y est aussi rude qu'en Afrique; la température de l'hiver se maintient très souvent au-dessous de zéro pendant plusieurs jours consécutifs. La rigueur du climat y est encore augmentée par la bise glaciale qui pénètre de froid les malheureux troupeaux, blottis derrière de longs murs en pierres sèches que la violence du vent renverse quelquefois sur eux. Pendant l'été, le phénomène du mirage y est à peu près continu. La couche d'air en contact avec les cailloux polis et brûlants de la surface s'échauffe et se dilate, et l'horizon est frangé de tous côtés de nappes d'eau fictives qui charment les yeux, mais qui trompent souvent le voyageur le mieux averti. Comme le Sahara, la Crau a aussi ses oasis ombragées, non par des palmiers, mais par des peupliers séculaires, des mûriers, des figuiers, de magnifiques rideaux de cyprès, et rafraîchies par quelques sources.

Les troupeaux errants de taureaux et de chevaux camargues, les vols de flamants roses, les compagnies de perdrix et d'outardes, lui donnent une physionomie orientale très prononcée; et, quelque pénible que soit la traversée de la triste plaine, on éprouve une impression étrange et qui ne manque quelquefois pas de charme, au milieu de ce Sahara en miniature, qui rappelle assez bien les traits caractéristiques du grand désert africain.

Le vrai fléau de la Crau est le vent du Nord-Ouest, qui s'y déchaîne avec une impétuosité dont on a peine à se faire une idée tant qu'on n'en a pas été le témoin ou la victime. « Tout ce pays, dit Strabon, est fort exposé aux vents; et la plaine surtout est battue par une brise très froide, *μελανόρειον*, *mélamborée*, et si violente, qu'elle entraîne et bouleverse une partie de ses cailloux, qu'elle renverse les hommes de dessus leurs montures et leur enlève jusqu'à leurs armes et leurs habits. » Nous avons déjà vu que Prométhée engageait Hercule à se méfier du vent Borée, qui pouvait l'enlever de terre. « Ce vent, dit de son côté Astruc, est connu sous le nom de *bise*, et ce nom répond à la signification de *mélamborée*, c'est-à-dire de *Borée noir*, que Strabon lui a don-

née; car *bise* vient du celtique *bis*, qui veut dire *noir* (pain bis). Le nom d'*Aquila*, que ce vent portait chez les Romains, venait de même du mot *aquilus*, sombre, noir; et les Turcs appellent également aujourd'hui *vent noir* le vent du Nord-Ouest. Presque tous les peuples se sont ainsi accordés à regarder le Septentrion comme une région couverte d'épaisses ténèbres ou, comme on parlait alors, de *ténèbres cimmériennes*, et ont appelé *vents noirs* tous ceux qui soufflaient de cette partie du ciel (1). »

Ces descriptions ne sont pas exagérées. Il est facile, d'ailleurs, d'expliquer le mode de génération de ce terrible vent qu'on appelle en Provence le *mistral*, et qui est bien le « maître vent » par excellence, *magistral*, *maëstral*. Les régions basses et sablonneuses de l'embouchure du Rhône, en général assez dénudées, s'échauffent avec excès sous les rayons du soleil méridional; la couche inférieure de l'air se dilate et s'élève rapidement; et, dans le grand vide ainsi produit, vient s'engouffrer l'air froid des Alpes et des Cévennes. Ce foyer d'appel donne ainsi lieu à un courant énergique qui balaye toute la vallée du Rhône, atteint son maximum d'intensité entre Avignon et la mer et s'amortit au large, à la rencontre de l'atmosphère plus tranquille qui recouvre la surface de la Méditerranée. La violence du vent est donc en raison directe de la différence de température qui existe entre l'air froid des montagnes et l'air suréchauffé de la plaine; et on conçoit dès lors pourquoi l'hiver et le printemps sont les époques de l'année où le mistral souffle avec le plus de force; car c'est alors que ces écarts de température sont les plus marqués. Le vieux dicton provençal :

*Parlement, mistral et Durance
Sont les trois fléaux de Provence,*

n'est plus aujourd'hui entièrement vrai. Le Parlement n'existe plus; la Durance torrentielle est devenue, depuis Adam de Craponne et les travaux de nos ingénieurs modernes, un agent de

(1) ASTRUC, *Mémoires pour l'histoire naturelle de la province de Languedoc*. Part. II, ch. VIII. Paris, 1737.

fertilisation et de richesse. Mais le mistral accomplit tous les jours sous nos yeux de véritables méfaits; et, sans parler des désastres accidentels qu'il a pu commettre, tels que l'enlèvement du grand pont suspendu du Rhône en 1845, entre Beaucaire et Tarascon, nous le voyons souvent déraciner les arbres, renverser des voitures chargées sur les routes et détruire des récoltes entières (1). Les trains de chemin de fer subissent dans la plaine de la Crau des retards considérables; quelquefois même, ils sont complètement arrêtés. Les toitures des wagons sont enlevées et projetées au loin. Les tuiles des maisons seraient presque toutes emportées si l'on n'avait soin de les recouvrir d'énormes pierres. La traversée du Rhône est interdite pendant des jours entiers; et, dans toute cette partie de la Provence, on trouverait peut-être difficilement un arbre tout à fait vertical. Presque tous sont inclinés d'une manière très sensible sous la pression du terrible ouragan. Grâce à ce renouvellement de la couche aérienne, les nuages sont dissipés avec rapidité, les brouillards sont fort rares et l'atmosphère presque toujours d'une limpidité parfaite; mais, on le voit, le « beau ciel de la Provence » est assez chèrement acheté.

III

La plaine triangulaire que nous venons de décrire et dont la base s'étend de Cette à Fos, est ce qu'on pourrait appeler le delta primitif ou le delta *géologique* du Rhône; la Camargue est le delta des temps modernes ou le delta *géographique*.

L'île de la Camargue est comme un manteau de terre végétale déposé par les inondations du Rhône sur la nappe diluvienne de la grande Crau. Elle est bordée à l'Est par le grand Rhône, à l'Ouest par le petit Rhône, au Sud par la mer. Le grand Rhône passe à Arles et débouche à huit kilomètres en aval de la tour

(1) Voir *suprà*, pages 184 et 185, les effets désastreux du mistral au sommet du Mont Ventoux. Cette montagne est, avec la plaine de la Crau, la partie de

Saint-Louis; le petit Rhône passe à Saint-Gilles et se termine à la plage des Saintes-Maries. Cette grande île a 75,000 hectares de superficie, dont 52,000 environ appartiennent à la commune d'Arles, 23,000 à celle des Saintes-Maries, et que l'on divise ordinairement en trois zones : les terres cultivées, les terres vagues ou pâturages et la région des dunes et des marais.

Les terres cultivées occupent 15,000 hectares environ en pleine prospérité agricole, situés en grande partie au Nord de l'île ou le long des berges du grand et du petit Rhône. On y compte près de deux cents métairies, dites *mas*, entourées de bouquets d'arbres, d'oliviers et de jardins. Le limon fertile du Rhône y produit des céréales d'une qualité supérieure, et les arbres y prennent quelquefois un développement grandiose. Depuis une dizaine d'années, quelques-unes de ces terres sont converties en vignobles, et cette transformation agricole se développe tous les jours rapidement et avec profit. Ces vignes sont submergées chaque hiver par les eaux puisées dans le Rhône. Grâce à cette inondation artificielle, elles sont à l'abri des attaques du phylloxera. Aussi le rendement est-il quelquefois merveilleux et dépasse-t-il souvent 200 hectolitres à l'hectare.

Mais la double lisière des terres qui bordent le grand Rhône et le petit Rhône et la pointe septentrionale de l'île sont, en réalité, les seules parties habitées et cultivées de la Camargue. Le centre et la frontière maritime surtout sont restés un pays de chasse et de pêche, presque un désert, et se composent par parties égales de 30,000 hectares de pâturages et de terres vagues, et de 30,000 hectares de marais, d'étangs et bas-fonds salés. L'appareil littoral y a pris une très grande extension et forme une large bande de dunes mouvantes et de cuvettes à moitié desséchées. Au centre du delta se trouve un vaste étang, le Val-

la vallée du Rhône où le mistral souffle avec le plus de violence. Aucun anémomètre n'ayant jusqu'à présent résisté à ses rafales, on ne peut donner exactement sa vitesse; toutefois, l'observateur du Mont Ventoux assure avoir constaté des vitesses de plus de cinquante mètres à la seconde (180 kilom. à l'heure). — Cf. CAZIOT, *Du Mistral, son ancienneté, explication du phénomène*. Mém. de l'Acad. de Vaucluse, t. IX, Avignon, 1890.

carès (1), dont la superficie est de 12,000 hectares et la profondeur de 1 à 2 mètres. Autour de cet étang, un dédale de lagunes mortes, de marais salants et de petites dunes stériles et mouvantes, occupe une surface de près de 8,000 hectares, coupée de fondrières et de terres indécises. C'est la basse Camargue, zone presque déserte et inculte, intermédiaire entre la mer et la terre, *dubium ne terra sit an pars maris*, comme disait si bien Pline, séparée du domaine maritime par une mince crête de sable que les vagues franchissent quelquefois pendant les tempêtes. Une digue récente a été construite sur ce bourrelet naturel et met ainsi l'île à l'abri des coups de mer (2); mais les pluies d'automne et d'hiver gonflent souvent le niveau du Valcarès; ses eaux se réunissent à celles de tous les marais voisins, pénètrent à travers le cordon des dunes littorales et se rendent à la mer par une série de graus temporaires appelés *afoux*, à chaque instant déplacés ou atterris.

L'homme est rare dans ces solitudes fiévreuses; il n'y envoie que ses troupeaux; et plus de deux cent mille bêtes à laine, placées sous la conduite de quelques pâtres, paissent, pendant six mois de l'hiver, l'herbe salée qui croît en assez grande abondance sur tous les lambeaux de terre émergés. Des « manades (3) » de taureaux et de chevaux errent librement dans ces steppes indécises et sont les seuls habitants de cette plaine étrange et à demi noyée, dont le silence solennel et les horizons lointains produisent une impression d'indéfinissable tristesse. Le sel, qui est le grand fléau agricole de la Camargue, se montre partout; la terre en est impré-

(1) *Valcarès* est une corruption de *Vaccarès*, qui rappelle les troupeaux de vaches qui paissent les herbes salines sur les bords de l'étang. On l'appelle dans le pays la *pichoto mar*, la petite mer.

(2) Voir *suprà*, page 376, et pièce justificative IV.

(3) On désigne dans le pays sous le nom de « manade » les groupes de taureaux et de chevaux que chaque gardien de Camargue commande et tient « à sa main ».

Manado, *mainado*, *manaio*, *mana* (catal. esp. *manada*; ital. *manata*; rom. *mainada*), ce que la main peut contenir, et par extension troupeau de chevaux ou de taureaux sauvages surveillés par un *guardian*. (MISTRAL, *Dictionn. provençal-français*.)

gnée (1); et des efflorescences blanchâtres étincellent au soleil comme des facettes microscopiques de cristaux pulvérisés. La flore des dunes et des marais est terne et pauvre. Quelques arbustes rugueux et tourmentés se détachent çà et là sur le fond gris et fangeux des bancs de vase et des étangs. Des plantes ligneuses aux saveurs amères, des salicornes, des joncs, des soudes, quelques chétives graminées composent un tapis végétal très clairsemé. Seuls les oiseaux indigènes et ceux de l'Afrique et de l'Orient peuvent se plaire sur cette terre abandonnée des hommes. Ils y émigrent en foule. Les longues files de flamants roses, les mouettes blanches au vol circulaire, les compagnies de perdrix et d'outardes animent par leur présence l'immense surface de ces étangs endormis; et dans le grand silence de la plaine déserte, leurs cris rauques ou joyeux se détachent en notes perçantes sur la plainte éternelle de la mer.

Telle est la Camargue d'aujourd'hui, bien différente de ce qu'elle était au commencement de notre ère. Non seulement le delta était beaucoup moins développé, mais le Valcarès, qui n'est plus qu'une grande mare fermée où croupit sans écoulement une eau saumâtre et impure, communiquait alors librement avec la mer et devait ressembler au bassin d'Arcachon, situé au Nord de la plaine des Landes.

On sait qu'une peuplade spéciale, les Anatiliens, *Anatili* (2), habitait cette zone extrême de l'antique Provence; et, bien qu'on soit réduit à de simples conjectures sur l'emplacement et même

(1) Elle en contient jusqu'à 21 millièmes. (DUPONCHEL, *Hydraul. et géol. agric.*)

(2) *Regio Anatiliorum*. (PLINE, l. III, ch. v.)

D . M .

IOV . M . L . CORN . BALBUS

P . ANATILIORVM

AD RHODANI

OSTIA . SACR . ARAM

V . S . L . M .

(Inscription perdue et reconstituée d'après les auteurs de la statistique des Bouches-du-Rhône.)

Cf. GAUTIER-DESCOTTES, *La Camargue. Une inscription à restituer*. Congr. arch. Arles, 1876.

sur la réalité de leur ville principale, *Anatilia*, mentionnée par quelques géographes, il est assez probable qu'un ou plusieurs centres de population ont existé sur les rives du Valcarès. « Sous la vase du marécage moderne, on a trouvé des poteries variées, quelques médailles du Haut et du Bas-Empire, des pierres de grand appareil et de nombreuses jarres funéraires, de fabrication hispano-grecque, qui portent toutes les caractères de l'époque gallo-romaine. Une exploration récente a même permis de reconnaître sur la rive orientale de l'étang une très grande quantité d'amphores plus ou moins intactes, à moitié enfouies dans la vase, amoncelées à côté de blocs de pierre de taille régulièrement alignés, comme si un navire avait coulé à pic en cet endroit, le long du quai antique où il était amarré, et avait laissé échapper de ses flancs les produits céramiques de sa cargaison. Sur la rive septentrionale de l'étang, on a trouvé disséminés des vestiges du même genre, et surtout de ces tuiles à rebord, si communes dans les habitations romaines, des fragments de mosaïque et des substructions en maçonnerie assez considérables pour être exploitées comme carrières dans ce pays de sable et de marais absolument dépourvu de matériaux de construction (1). Quelques bras aujourd'hui atterris du Rhône débouchaient autrefois dans le golfe du Valcarès. Là, devait finir la navigation maritime et commencer la navigation rhodanienne. Sur ces rives désertes depuis quinze siècles se trouvaient des constructions importantes, des entrepôts, peut-être même des murs de quai; et il n'est peut-être pas dès lors trop téméraire d'y placer la ville un peu problématique d'*Anatilia*, qui aurait été la première station des navires à destination des *emporía* d'Arles, de Vienne, de Lyon et du centre de la Gaule (2). »

IV

La région maritime du bas Rhône présentait donc, on le voit,

(1) E. FLOUEST, *Sépultures antiques de la Camargue*. Mém. de l'Acad. du Gard, 1879-1880.

(2) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, op. cit.

un aspect bien différent de l'appareil littoral moderne. Mais ce qui devait lui donner une physionomie toute spéciale, c'était le nombre et la direction des bras du Rhône, alors dépourvu de digues et divaguant en toute liberté à la surface du delta; c'était surtout la situation des embouchures qui ne ressemblaient en rien à celles de nos jours.

D'une manière générale, les embouchures des fleuves se rapportent à deux types très distincts.

Dans certains cas, le lit s'élargit au point de devenir une petite baie et un véritable bras de mer; le fond ne s'exhausse pas, et la navigation n'éprouve aucune difficulté pour passer des eaux maritimes dans les eaux fluviales. La mer entre et circule librement dans ces vastes embouchures; ce sont les *fleuves à estuaire*. La Tamise, la Seine, la Gironde, l'Hudson, le Saint-Laurent nous offrent des exemples de ces conditions éminemment favorables au développement des grands établissements maritimes. Londres, Rouen et le Havre, Bordeaux, New-York, Québec, disposés ainsi dans l'estuaire même de leurs fleuves respectifs, communiquent à la fois avec la mer et l'intérieur des terres, et peuvent recevoir et échanger, de la manière la plus économique et la plus directe, toutes les marchandises soit d'importation, soit d'exportation.

Quelquefois, au contraire, le fleuve se divise, avant d'arriver à la mer, en deux ou plusieurs branches, qui elles-mêmes se ramifient en plusieurs autres, en formant une vaste île triangulaire divisée souvent par de petits bras secondaires: ce sont les *fleuves à delta*. Chacune des embouchures est alors encombrée par les sables et les limons charriés par le courant; la profondeur est à peine suffisante pour y permettre le passage de quelques allèges. Point de port aux embouchures; ils en sont tous à une distance plus ou moins grande, dans quelque rade abritée ou derrière une lagune de la côte voisine. Tels sont le Pô, le Danube, le Nil, le Rhône, dont les embouchures sont à une distance assez considérable des ports correspondants, Venise et Trieste, Odessa, Alexandrie, Marseille.

C'est à l'action de la mer seule qu'il faut attribuer ces diffé-

rences. Les estuaires profonds se trouvent sur les côtes où le flux et le reflux sont le plus sensibles; l'oblitération des embouchures n'a lieu, au contraire, que dans les mers sans marées.

On conçoit, en effet, que lorsque les limons et les sables entraînés par le fleuve rencontrent la masse des eaux tranquilles d'une mer intérieure, ils se déposent immédiatement et forment un bourrelet en courbe dont la convexité est tournée vers la mer. Ce dépôt est plus ou moins remanié par le mouvement des vagues; mais il finit par atteindre une certaine fixité, se développe et forme une île qui divise le courant du fleuve en deux. C'est l'origine du delta.

Lorsque, au contraire, de fortes marées, après avoir fait gonfler les eaux du fleuve sur une étendue considérable en amont, déterminent par la retraite des eaux une chasse puissante, les dépôts de fond sont entraînés par ce courant énergique et, transportés ensuite par les courants littoraux, vont se perdre en mer dans des parties profondes ou concourir au développement de bancs de sable à une distance assez grande des embouchures. C'est ainsi que se conservent les estuaires.

Lorsqu'un fleuve comme le Rhône débouche dans une mer inerte et sans marées sensibles, la formation de son delta a lieu suivant un mécanisme fort simple. Les sédiments tenus en suspens dans l'eau courante s'arrêtent tous à l'embouchure; et le dépôt sous-marin affecte tout d'abord la forme d'un cône à talus très allongé, analogue aux cônes de déjection de tous les torrents (1).

Cette sorte de seuil, que l'on trouve à l'entrée de toutes les rivières, est ce que l'on nomme la « barre ». Promptement balayée dans les mers à marée, elle est au contraire incessamment accrue dans les mers tranquilles par les apports continuels du fleuve, et finit par émerger au-dessus du niveau des eaux moyennes. Cet îlot vaseux, de création récente, constitue le delta rudimentaire. Les eaux des crues, très chargées de sable et de limon, l'élargis-

(1) DUPONCHEL, *Hydraul. et géol. agric., op. cit.*

sent très rapidement; elles déposent d'abord sur ses bords une quantité notable de sédiments et se déversent ensuite dans l'intérieur du delta; de là, la formation de deux bourrelets latéraux, qui s'élèvent et s'épaississent après chaque période d'inondation. La forme triangulaire du delta s'accroît dès lors de plus en plus; et le terrain nouvellement créé présente dans son ensemble deux berges latérales au fleuve dont la crête est à un niveau supérieur aux eaux moyennes, et est submersible seulement par les eaux d'inondation. Ces deux berges, qui servent ainsi de déversoir aux grandes crues, ont un talus légèrement incliné vers l'intérieur du delta, où il se forme naturellement une sorte de cuvette centrale ouverte du côté de la mer. Au bout d'un temps plus ou moins long, lorsque les matières charriées par le fleuve ont constitué au devant des embouchures une plage sous-marine d'une certaine étendue, l'action des vagues sur ces dépôts détermine un long bourrelet que M. Élie de Beaumont a très justement appelé le « cordon littoral »; c'est la ligne de démarcation entre la mer et la terre, clôture essentiellement fragile et que la mer tend à chaque instant à modifier et à rompre. Mais le delta est déjà fermé; et l'étang central est isolé du domaine maritime et ne communique plus avec lui que pendant les tempêtes, si la force des vagues produit une rupture dans le cordon littoral, ou après une série de pluies abondantes, lorsque, gonflé par les pluies, il est obligé, pour écouler le trop-plein de ses eaux, de s'ouvrir un passage provisoire à travers la frêle barrière qui le sépare de la mer.

V

La région maritime et les embouchures du Rhône présentent des analogies remarquables avec celles du Nil et du Pô; et l'on conçoit qu'il n'en saurait être autrement, ces trois fleuves ayant tous un régime torrentiel et débouchant dans la même mer sans marée.

Le delta du Nil est le plus vaste des trois. Sa superficie est de près de vingt-trois mille kilomètres carrés (2,300,000 hectares), près de trente fois environ la surface de la Camargue. Les géographes anciens donnaient sept branches au fleuve (1) ; mais il n'en avait en réalité que trois principales : la branche *Pélusiaque*, la plus orientale de toutes, la branche *Canopique*, la plus occidentale, et la branche *Sebennytique*, qui occupait à peu près le milieu du delta et traversait le lac Bourlos. Ces trois branches sont aujourd'hui atterries. Canope est en ruine, Péluse est enfoui sous les sables ; et la branche Sebennytique, qui était autrefois la plus considérable, est très difficile à reconnaître sous les sables déposés par le Nil depuis des siècles.

Le delta ancien était donc compris entre les branches Canopique et Pélusiaque.

Celui de nos jours n'en occupe que la moitié environ et est limité par les deux branches plus rapprochées de Rosette et de Damiette. Même particularité pour le Rhône, dont le delta actuel, — l'île de la Camargue, — occupe une superficie beaucoup moins grande que celle de l'ancien delta, qui s'étendait jusque vers l'étang de Mauguio, du côté de Cette, alors que les bras aujourd'hui atterrés du fleuve, si bien appelés *Rhône-morts*, jetaient

(1) D'après DE ROZIÈRE (*Constitution physique de l'Égypte*), les anciennes branches, au nombre de sept, étaient :

1° La branche *Canopique*, la plus occidentale, qui se jetait à la mer près de la ville de Canope (aujourd'hui près d'Aboukir), entre le lac El-Madieh et le lac Ed-Kou.

2° La branche *Bolbitine* ; c'est de nos jours la plus considérable ; elle aboutit près de Rosette.

3° La branche *Sebennytique*, aujourd'hui presque atterrie, était, du temps de Ptolémée, la plus importante ; elle traverse le lac Bourlos.

4° La branche *Phatnitique*, *Bucolique* ou *Phohnétique*, aujourd'hui branche de Damiette.

5° La branche *Mendésienne*, qui tirait son nom de l'ancienne ville de Mendès, et dont la bouche paraît être aujourd'hui celle de Dibeh, qui traverse le cordon littoral du lac Menzaleh.

6° La branche *Tanitique* ou *Saïdienne*, dont l'embouchure porte aujourd'hui le nom d'Oum-Fareg, autre coupure du cordon littoral qui sépare le lac Menzaleh de la mer.

7° La branche *Pélusiaque* ou *Bubastique*, qui aboutissait près de Péluse, aujourd'hui branche de Tineh.

leurs eaux dans la grande lagune littorale située au Sud de Montpellier (1).

Un autre caractère commun à ces deux deltas est l'invariabilité du point de diramation des branches du fleuve depuis les temps historiques. Ce point s'est maintenu pour le Nil aux environs de la ville d'Héliopolis, située à quelques lieues au Nord du Caire, et qui correspond assez bien à la position d'Arles sur le Rhône.

Entre les diverses branches du delta, des dépressions de terrain formaient une série de lagunes séparées de la mer par le cordon littoral. La plus importante de ces lagunes était autrefois le lac Maréotis, situé à l'Ouest de la branche Canopique, et qui est isolé de la mer par une digue presque continue de rochers calcaires soudés les uns aux autres par des bancs de sable. C'est sur cette digue qu'est bâtie la ville d'Alexandrie, qui possédait autrefois deux ports, l'un sur la mer et l'autre sur le lac, et était redevable à cette situation privilégiée d'un climat très salubre. Desséché en partie par l'évaporation, atterri par les limons du Nil, le lac Maréotis n'est plus aujourd'hui qu'un immense marécage, assez malsain et complètement perdu pour la navigation.

Deux autres lagunes, le lac El-Madiéh et le lac Ed-Kou, sont situées entre la branche Canopique et la branche de Damiette. Leur profondeur, supérieure à celle du lac Maréotis, est en moyenne de 2 à 3 mètres. Ce sont de petites mers navigables pour les embarcations de pêche.

Les deux lagunes les plus remarquables du delta sont le lac Bourlos, situé entre la branche de Rosette et l'ancienne branche centrale dite Sebennyitique, et le lac Menzaleh, qui s'étend de la branche de Damiette à la branche Pélusiaque (aujourd'hui branche de Tineh), et au milieu duquel débouchait l'ancienne branche

(1) La branche la plus occidentale du fleuve allait même jusqu'à l'île et à la montagne de Cette, et se jetait à la mer dans la partie qu'un *lido* de formation récente a isolée de manière à former l'étang de Thau, *Taphrum stagnum*.

*Taphron paludem namque gentici vocant
Rhodani propinquam flumini.*

(AVIEN., *Or. mar.*, v. 607-608.)

Mendésienne. Ces vastes lagunes, parallèles au rivage, ont un développement de 50 à 60 kilomètres. Leurs eaux sont tantôt salées, tantôt saumâtres et même potables, suivant la hauteur du Nil qui les envahit aux époques d'inondation. Elles sont couvertes d'un nombre infini d'îles de toutes dimensions et séparées de la mer par un cordon littoral, qui se réduit, en certains points, à une mince crête de sable à travers laquelle s'établissent à chaque instant des communications entre la mer et la lagune ; disposition analogue avec les ports de la lagune de Venise et les graus de la région du bas Rhône.

Tandis que le lac Bourlos, situé au centre du delta du Nil, correspond assez bien à l'étang du Valcarès, les lacs Maréotis et Menzaleh, placés extérieurement aux branches actuelles de Rosette et de Damiette, peuvent être comparés aux lagunes de Comacchio et de Venise, toutes deux en dehors du Pô et de l'Adige.

La lagune de Venise est, comme le lac Menzaleh, séparée de la mer par une longue flèche de sable de 45 kilomètres de développement, et dont la largeur moyenne n'est que de 350 mètres. Cette barrière, qu'on appelle le « littoral », est coupée par cinq ouvertures naturelles, désignées sous le nom de « ports » (*portus*, πόντος, passage), et qui ne sont que les passes navigables permettant aux navires d'arriver jusqu'à Venise. Ces passes sont les Trois-Ports, Saint-Érasme, le Lido, Malamocco et Chioggia. Elles rappellent fidèlement les coupures ou bouches de Dibeh, de Gemileh, d'Oum-Fareg et de Tineh, qui traversent le cordon littoral du lac Menzaleh ; et si l'on ajoute cette particularité que la coupure de Port-Saïd et les deux môles avancés qui y sont enracinés pour permettre l'entrée des navires dans le canal de l'isthme de Suez, sont des ouvrages de même nature que les grandes digues de Malamocco, construites sous le premier empire par les ingénieurs français de Prony et Sganzin, on voit que l'analogie entre la lagune de Menzaleh et celle de Venise est des plus complètes.

La grande lagune de Comacchio, dont la superficie est encore plus considérable que celle de Venise, se trouve aujourd'hui à

l'extérieur du delta du Pô; mais elle était autrefois au centre même de l'ancien delta; car la branche la plus ancienne et même la plus importante du fleuve était le Pô di Primaro, qui coule aujourd'hui au Sud du delta, et dont les alluvions ont comblé la lagune de Ravenne (1).

La position de la lagune de Comacchio, par rapport aux anciens bras du Pô, rappelle donc celle du lac Bourlos, entre les branches de Rosette et de Damiette, et celle de l'étang de Valcarès, entre le grand et le petit Rhône. Les embouchures des trois grands fleuves de la Méditerranée présentent ainsi, sauf quelques variations locales, des configurations à peu près semblables (2).

VI

Revenons au Rhône. Dans l'état actuel, il n'a que deux branches navigables et réellement alimentées. Mais à l'époque où le fleuve, affranchi de digues, divaguait en toute liberté sur toute la surface de son delta, le nombre de ses branches était plus considérable; et les larges sillons atterris qu'on appelle des « Rhônes morts » et qui serpentent à travers la lagune d'Aiguesmortes en sont d'irrécusables preuves. Il faut bien l'avouer cependant, malgré les tentatives de restauration que l'on a faites récemment du cours inférieur du fleuve, on est réduit à de simples approximations.

« Les géographes classiques ne nous ont laissé à ce sujet que des renseignements obscurs, très incomplets, souvent contradictoires. Quelques-uns, sur la foi d'Apollonius, ont attribué au Rhône,

(1) La ville de Ravenne est aujourd'hui éloignée de la mer de plus de sept mille mètres.

(2) Cf. le mémoire de Cuvier dans son *Discours sur les révolutions de la surface du globe*, rappelant les travaux de l'ingénieur de Prony sur le système hydraulique de l'Italie.

Voir CH. LENTHÉRIC, *Les villes mortes du golfe de Lyon*, 1^{re} partie, ch. III, et pièce justificative II.

comme au Nil, jusqu'à sept embouchures (1). Festus Avienus, Diodore de Sicile et Timée lui en donnent cinq (2). Strabon, ordinairement si net et si précis, ne hasarde aucune appréciation personnelle et se contente d'indiquer l'opinion d'Artémidore, qui comptait trois bouches, et celle de Polybe, qui n'en comptait que deux, ce qui est aussi le sentiment de Ptolémée (3). Pline est le seul qui nous ait donné quelques détails permettant de déterminer la position relative des bras. Il en énumère trois, sans compter le bras artificiel des Fosses Mariennes.

« Les deux petites embouchures, dit-il, sont appelées Libyques; l'une est appelée espagnole, *os hispaniense*; l'autre métapine, *os metapinum*; la troisième, qui est de beaucoup la plus vaste, est la bouche marseillaise, *os massalioticum* (4).

« Ce nom de « bouches Libyques », *ora libyca*, rappelle une petite tribu de la peuplade ligure qu'on appelait *Ligures Libyci* ou *Libeci*, et dont on a retrouvé la monnaie, aux types de Marseille, avec la légende rétrograde *Libeci* en caractères celtibériens (5). »

La branche espagnole était naturellement la plus occidentale; la branche massaliotique était la plus rapprochée de la ville mère,

(1) Voir, dans STRABON (*Géogr.*, IV, ch. 1, § 8), le passage dans lequel ce géographe reprend ceux qui voient une septième embouchure au fleuve dans l'entrée de l'étang de *Stomalimné*, *Στομαλίμνη* (στόμα bouche, λίμνη étang), aujourd'hui l'étang de l'Estomac, en provençal, *lou stoma*.

(2) *Nostrum in mare
Et occidentem contuens, evolvitur,
Patulasque arenas quinque sulcat ostiis.*

(FEST. AVIEN., *Or. marit.*, v. 676-678.)

(3) Περὶ δὲ τῶν τοῦ Ῥοδανοῦ στομάτων Πολύβιος μὲν ἐπιτιμᾷ Τιμαίω, φήσας εἶναι μὴ πεντάστομον, ἀλλὰ ὀκτώστομον.

(STRAB., IV, ch. 1, § 8.)

Ἀρτεμίδωρος δὲ τριστόμον λέγει.

(ID., id., ibid.)

Ῥοδανοῦ ποταμοῦ τὸ δυτικὸν στόμα.

Ῥοδανοῦ τὸ ἀνατολικὸν στόμα.

(PTOL., I, II, ch. IX, § 2.)

(4) *Libyca appellantur duo ejus (Rhodani) ora modica: ex his, alterum Hispaniense, alterum Metapinum; tertium, idemque amplissimum, Massalioticum.* (PLIN., *Hist. nat.*, I, III, ch. v.)

(5) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, op. cit., ch. III.

Massalia, qui avait échelonné ses colonies sur toute la côte; quant à la branche métapine, les commentateurs, corrigeant le texte de Pline, l'ont souvent écrit *Métina*, et sous cette forme elle rappelle ce petit archipel d'îlots vaseux qu'on retrouve sur plusieurs cartes anciennes sous le nom de les *Tines* ou les *Tignes* (*las Tinhas*, de *θίξ*, *θίν*, *θίνοξ*, bas-fond, amas de sable et de vase), et qui sont encore désignés aujourd'hui sous celui de *Theys* ou *Tey*s. Cette incertitude sur le nombre des bouches n'a rien qui doive surprendre. Le cours inférieur du Rhône est soumis encore aujourd'hui à des variations telles, qu'il n'est pas étonnant qu'à des intervalles de temps très rapprochés de nouveaux graus se soient ouverts ou fermés. Le grand bras actuel du Rhône n'existe que depuis cent cinquante ans à peine, et nous sommes peut-être à la veille de voir ce bras abandonné et le Rhône prendre une nouvelle direction. Ces changements de lit devaient être bien plus fréquents dans les temps anciens, alors que le fleuve, dépourvu de digues, se répandait librement, pendant les crues, sur toute la surface du delta, et qu'au lieu de rentrer dans son lit primitif, il changeait très certainement, après chaque inondation, le nombre et la direction de ses branches.

Dans le principe, la plus grande masse des eaux du fleuve coulait au pied des collines qui bordent la Camargue à l'Ouest. La pente de la Crau les rejetait naturellement de ce côté, et elles se déversaient dans la partie actuellement comblée de l'étang de Mauguio, qui est représentée par le territoire d'Aiguesmortes. Puis se sont formés les Rhônes morts. Le petit Rhône leur a succédé. Celui-ci enfin a cédé plus tard la prééminence au bras oriental, qui est aujourd'hui le principal. Tous ces changements présentent la ressemblance la plus frappante avec ceux qui se sont produits aux embouchures du Pô, se déplaçant graduellement de Ravenne vers Venise (1).

Jusqu'au commencement du siècle dernier, le courant principal du Rhône suivait dans la zone maritime une ligne sinueuse, le

(1) Voir l'étude de l'ingénieur M. Denamiel sur le régime de la Camargue. Marseille, 20 janvier 1872. (Arch. des Ponts et Chaussées.)

« Bras-de-Fer », appelé aussi « canal du Japon », et que l'on trouve indiqué sur toutes les cartes sous le nom de *Vieux-Rhône*; mais, en 1711, les vases avaient tellement exhaussé le Bras-de-Fer, que le fleuve envahit un petit canal artificiel, le canal des Lônes, qu'on avait creusé quelques années auparavant dans le but de dessaler plusieurs étangs et qui conduisait beaucoup plus directement à la mer. Le courant s'établit bientôt dans ce canal, et, en 1724, les grandes barques, et même les petites tartanes, y passaient à pleine charge. C'est ainsi que s'est formée la grande embouchure actuelle du Rhône, dont l'existence sera probablement aussi précaire que toutes celles qui l'ont précédée.

« Le Rhône, qui débite en moyenne 54 milliards de mètres cubes d'eau, apporte annuellement à la mer 21 millions de mètres cubes de limons, dont 17 passent par le bras principal, le grand Rhône, celui qui conduit d'Arles à la mer. Ce grand Rhône présente, sur un développement de plus de 50 kilomètres, des largeurs et des profondeurs très variables. Partout où le fleuve est resserré, le courant est rapide et la profondeur considérable; elle atteint 17 mètres à Arles, 15 mètres au fort de Pâques et, en face de Mollèges, près de 19 mètres un peu avant les embouchures, vis-à-vis la tour Saint-Louis. Lorsque le fleuve, au contraire, se divise et s'élargit, la profondeur diminue, mais n'est jamais inférieure à 3 mètres. Presque partout elle est de 4 mètres. Les hauts-fonds constituent ainsi dans le tronc du fleuve de véritables barres; mais il y a, entre ces barres fluviales et la barre maritime qui existe à l'embouchure, cette différence capitale que les barres de l'intérieur peuvent être facilement draguées et ne se manifestent que dans les basses eaux, que le passage, s'il est gênant, n'est jamais dangereux, et que les navires qui peuvent être arrêtés par ces hauts-fonds restent toujours à couvert dans une sorte de port naturel en rivière, et ne sont pas exposés à des coups de mer sur une côte dangereuse et instable.

« Tout autre est la barre des embouchures.

« Au pied de la tour Saint-Louis, le fleuve, qui avait jusque-là

une largeur moyenne de plus de 500 mètres, est resserré entre deux lignes d'enrochements qui ne laissent aux eaux qu'un passage de 300 mètres. De là il va en s'élargissant jusqu'à la mer, où il arrive par six bouches différentes qu'on appelle des *graus* (*gradus*, passage). Ces *graus* sont séparés par des îles très basses, ou plutôt par des hauts-fonds vaseux et instables, rarement émergés, et sur lesquels les moindres vagues brisent toujours. Ce sont les *theys*. A mesure que le fleuve avance ses berges vers la mer, la pente s'adoucit, la vitesse du courant diminue, les matières tenues en suspension dans les eaux se déposent sur place; et il se forme ainsi des îlots éphémères qu'une cause futile en apparence développe rapidement, qu'une autre fait disparaître plus rapidement encore. Un navire naufragé, une épave, un simple piquet, peuvent donner naissance à un de ces îlots. C'est ainsi que se sont formés successivement les theys d'Eugène, de Saint-Antoine, de Roustan, d'Annibal, qui portent le nom de bateaux échoués aux embouchures. Un chargement de brai, qui sombra il y a quelques années à l'une des entrées du fleuve, a de même produit le they de Pégoulia (*peyo*, en provençal, brai). Le moindre obstacle sert ainsi de noyau aux atterrissements du Rhône. Une perche plantée récemment dans la passe de Roustan fut, quelques mois après, reliée à la terre par une mince flèche de sable qui est devenue bientôt une presqu'île. C'est en petit le même phénomène qui a soudé au continent les rochers isolés de Gibraltar, de Saint-Malo, le rocher de Gien près d'Hyères, et le cap de Cette au Sud de l'étang de Thau. Sur cette plaine liquide, en apparence si mobile, où les flots de la mer se mêlent à chaque instant à ceux du Rhône, il y a en fait des zones calmes où l'eau dort pour ainsi dire, et laisse tomber sur place les matières minérales qu'elle tenait en suspension; de même que, dans les expériences si connues d'acoustique, lorsqu'on répand de la poussière sur des plaques vibrantes, on voit cette poussière se concentrer autour de quelques points particuliers, déterminer et dessiner harmoniquement des lignes nodales qui ne sont que la représentation graphique des zones sans mouvement au milieu d'autres zones en agitation.

« Ces theys, entre lesquels s'écoulent les eaux du fleuve, sont des îles plates et marécageuses, couvertes çà et là d'une assez pauvre végétation de plantes salines à l'aspect triste, au feuillage terne, aux fleurs indécises et incolores. Elles émergent à peine de quelques centimètres au-dessus des basses eaux et sont très souvent submergées soit par le Rhône, soit par les coups de mer. Ces invasions successives, leur isolement, leur instabilité, la salure extrême du sol, empêchent toute culture durable. Ce n'est ni la mer ni le fleuve, et ce n'est pas encore la terre. Seuls les taureaux noirs et les chevaux blancs à demi sauvages de la Camargue viennent en toute liberté brouter de temps en temps sur ces îlots provisoires un maigre pâturage imprégné de sel; ils y vivent en maîtres, devinent instinctivement l'approche des crues et des tempêtes, traversent alors à la nage et en longues files les bras gonflés du Rhône et se réfugient pendant l'inondation dans les steppes de la Camargue et du Plan-du-Bourg.

« Le niveau des theys se relève sur les bords et s'abaisse au centre. Du côté de la mer, l'îlot est fermé par une digue naturelle que les vagues consolident sans cesse en retroussant les sables, et ce bourrelet atteint quelquefois la hauteur d'un mètre. Dès que le dépôt sous-marin commence à se former, il ne tarde pas à grandir; l'atterrissement s'élève bientôt jusqu'à la surface du fleuve; les tamaris, les soudes, les salicornes s'y fixent et le consolident, et les crues du Rhône le couvrent de nouvelles couches de limon. Le they est alors constitué (1). »

Le delta de la Camargue n'est que l'agglomération de tous les theys qui se sont formés depuis l'origine de notre dernière période géologique; et tous les nouveaux îlots que nous voyons naître sous nos yeux aux embouchures augmentent chaque jour ce domaine récent, conquête patiente du Rhône sur la mer. Ces theys se développent ainsi sans cesse, se soudent entre eux, sont quelquefois émousés par les coups de mer, peuvent même disparaître accidentellement, mais renaissent bientôt après, et en défi-

(1) A. SURELL, *Mémoire sur l'amélioration des embouchures du Rhône*, 1847.
CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, *op. cit.*

nitive prolongent les deux promontoires du fleuve, dont l'avancement annuel est aujourd'hui d'une quarantaine de mètres.

« Il semble, dit très judicieusement Astruc, que l'accroissement successif de cette côte soit marqué à l'œil par l'ordre des tours bâties le long du Rhône. Strabon nous apprend que les Marseillais, devenus maîtres de l'embouchure du fleuve, y construisirent des tours pour servir de signaux et pour faciliter l'entrée et la sortie des navires. Si le Rhône avait toujours eu la même embouchure, on n'aurait eu besoin que d'y construire une seule tour, ou du moins n'aurait-il fallu en construire que deux, une sur chaque rive; cependant, on en compte aujourd'hui quatre à cinq de chaque côté, rangées de distance en distance le long du fleuve. Du côté gauche, la tour de Mauleget, la tour de Saint-Arcier, la tour de Parade, la tour de Belvare, et du côté droit la tour de Mondevi, la tour de Vassale, la tour de Grau, la tour de Tampan, bâtie en 1614, et la tour de Saint-Genest, bâtie à l'embouchure du Bras-de-Fer, en 1656.

« C'est donc une preuve que le lit du Rhône s'est prolongé peu à peu dans la mer par des atterrissements successifs, que les anciennes tours se sont trouvées par là trop éloignées de l'embouchure pour pouvoir servir à l'usage pour lequel on les avait bâties, et qu'on a été obligé d'en construire de nouvelles de temps en temps et de distance en distance (1). »

La dernière de ces tours sémaphores est la tour Saint-Louis. Construite en 1737, elle était alors établie sur le rivage même de la mer; elle en est aujourd'hui à plus de 7 kilomètres.

VII

On voit que la progression des embouchures est un phénomène très simple, et dû uniquement à l'amoncellement des matières char-

(1) ASTRUC, *Mémoire pour servir à l'histoire naturelle du Languedoc*, 1737.

riées par le fleuve. Les causes de la formation des barres sont un peu plus complexes. Les opinions des hydrauliciens sont d'ailleurs partagées. Les uns les attribuent exclusivement à la dispersion des eaux du fleuve lorsqu'il s'épanouit en mer, ce qui diminue sa vitesse et précipite, par suite, les troubles dont il était chargé; les autres, au refoulement exercé par les vagues pendant les gros temps. On les a quelquefois expliquées par l'existence de flots de fond, ou en supposant que le courant fluvial, formé d'eaux douces plus légères que les eaux salées, détermine, lorsqu'il glisse à la surface de la mer, un contre-courant inférieur et en sens inverse qui rase le fond, forme un remous et arrête ainsi brusquement les sables qui tombent de la partie supérieure. Quelques ingénieurs les ont même attribuées à l'action oscillatoire des marées; mais cette dernière hypothèse est la moins admissible, puisque les barres se produisent avec leur maximum d'intensité dans les mers inertes et à niveau à peu près constant comme la Méditerranée ou le golfe du Mexique, qui n'est qu'une Méditerranée communiquant avec l'océan Atlantique.

Élie de Beaumont est celui qui a le mieux étudié la nature du phénomène. Il rattache avec raison l'existence des barres à cette propriété générale que possède la mer de modeler elle-même le contour de son rivage et de se construire une sorte de digue, en retroussant les alluvions et les sables de la plage par l'action incessante et le balancement rythmique de ses vagues. « La mer, dit-il, dans les endroits où elle n'a pas une grande profondeur, modifie la forme de son lit en entassant les matières qu'elle met en mouvement et en donnant au fond une certaine inclinaison qui est plus en harmonie avec ses mouvements. Elle agite les matières qui le couvrent et tend à en élever une partie sur ses bords sous la forme d'un cordon qui marque les limites de son domaine. Au moyen de ce mécanisme, elle se renferme pour ainsi dire chez elle. Elle obstrue en général les entrées des rivières, et celles-ci ont une profondeur considérable à une certaine distance de leur embouchure. En se rapprochant de la mer, il y a un endroit moins profond; c'est cet endroit qu'on appelle la barre. En dedans,

on est en rivière; en dehors, on est en mer. La rade est en dehors, le port est en dedans (1). »

« La barre est donc un phénomène constant; et l'ingénieur éminent qui a le mieux étudié la région du bas Rhône, M. Surell, a pu l'appeler, avec un rare bonheur d'expression, un monument d'équilibre élevé sur la limite de deux forces qui se combattent : d'une part, le fleuve animé de son impulsion; de l'autre, la mer résistant par sa masse et repoussant le courant fluvial; de telle sorte que chaque changement dans l'une de ces forces entraîne de nouvelles conditions d'équilibre et modifie la forme et le niveau du seuil sous-marin.

« La hauteur d'eau sur les passes et l'emplacement de la barre par rapport à l'embouchure doivent donc varier avec l'état du fleuve et celui de la mer. Lorsque les eaux fluviales sont stagnantes, le dépôt se fait à la limite même des eaux maritimes et des eaux douces. Si le courant persiste au dehors, la barre s'établit en mer; si les marées pénètrent dans l'intérieur, la barre existe en rivière. Mais elle existe et doit toujours exister; elle change seulement de position, de forme et de profondeur, marquant exactement la place où la vitesse des eaux fluviales est amortie par la résistance et l'agitation des vagues.

« On ne doit donc pas attribuer cette formation uniquement à la précipitation des matières tenues en suspension dans le fleuve, non plus qu'à la perte de vitesse qu'éprouvent ses eaux. Certains grands fleuves de la Russie, le Volga, l'Obi et surtout la Léna, dont le nom russe signifie la Paresseuse, arrivent à leurs embouchures avec un mouvement si lent que, sur plusieurs kilomètres, leurs eaux sont tout à fait stagnantes, comme celles des marécages, et croupissent au point de faire périr leurs poissons; ces rivières sont cependant barrées. D'autre part, un fleuve parfaitement pur doit toujours avoir sa barre. La Vistule, le Niémen, le Dniéper ne débouchent à la mer qu'après avoir déposé dans des lagunes une grande partie de leurs troubles; ils n'en ont pas moins leurs

(1) ÉLIE DE BEAUMONT, *Leçons de géologie pratique*, op. cit., 1843-1844.

barres. La Néva, entre autres, avant de traverser Saint-Pétersbourg, s'épure complètement dans le lac Ladoga, ce qui n'empêche pas son embouchure dans le golfe de Finlande d'être traversée par un seuil sous-marin. Ce sont les vagues de la mer, on le voit, qui ferment les estuaires des fleuves; et c'est le même phénomène considérablement agrandi qui a donné naissance aux lagunes de l'Adriatique, aux étangs du golfe de Lyon, aux *limans* de la mer Noire, aux *haffs* de la Baltique, aux *zées* de la mer du Nord; c'est la même force qui agit d'une manière continue sur tous les rivages du globe, qui en a modifié tous les contours depuis l'origine de notre période géologique, et substitué aux échancrures et aux fiords des époques primitives des golfes plus adoucis et plus harmonieux, et une longue succession de plages, de *lidi* et de cordons littoraux s'adaptant beaucoup mieux à l'oscillation cadencée des vagues et au mouvement rythmique de la mer.

« Toutefois, il est évident que l'oblitération des passes doit être d'autant plus complète que les fleuves débouchent sur une côte plus sablonneuse et plus instable, y apportent une plus grande masse de sédiments, et que le flux, le reflux et les courants littoraux ont moins de force pour balayer tous ces dépôts et les disperser ensuite à de grandes distances dans les profondeurs de la mer (1). »

Le phénomène des barres n'est donc, en définitive, qu'un cas particulier de celui des cordons littoraux. Les barres sont des fragments de cordons littoraux en voie de formation et encore sous-marins. Les cordons littoraux, à leur tour, ne sont que la réunion d'anciennes barres émergées et ayant acquis tout leur développement.

VIII

Nous avons vu que la grande plaine qui s'étend de Beaucaire à la mer était, à l'origine de notre période géologique, un véritable

(1) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, op. cit.

golfe, que ce golfe a été comblé, d'abord par le *diluvium* du Rhône et de la Durance, ensuite par les limons des deux fleuves, que cette plaine était autrefois noyée, coupée de lagunes vives et de lagunes mortes, les unes navigables, les autres à peu près flottables, que la navigation maritime enfin pouvait remonter par le Rhône jusqu'à Beaucaire, et qu'Arles était entourée d'eau de toutes parts.

Il en était de même de la petite ville de Saint-Gilles, éloignée aujourd'hui du Rhône de près de deux kilomètres. Pendant plusieurs siècles, Saint-Gilles fut un port d'une réelle importance. Le Rhône coulait au pied de son coteau. Les marais de Scamandre et de l'Hermitane formaient sous ses murs une rade sûre; et les navires de Venise, de Gênes, de Pise, de Tyr et d'Alexandrie venaient mouiller presque sous les murs de l'ancienne abbaye. Le port était extrêmement fréquenté pendant les onzième et douzième siècles. C'est là que la princesse Emma, fille de Roger, comte de Sicile, aborda lorsqu'elle vint en France pour épouser Philippe I^{er}, qui lui fit faire d'ailleurs un voyage inutile. Le pape Gélase II y débarqua en 1118 et Innocent II en 1130. Bertrand, comte de Toulouse, s'y embarqua pour la Terre Sainte en 1109 avec 4,000 chevaliers sur 40 galères. Ce fut dans la lagune de Saint-Gilles que Louis VII le Jeune mit pied à terre, en 1148, à son retour de Syrie, et que vinrent aborder, quelques années plus tard, en 1162, les ambassadeurs que Manuel Comnène envoya en France. C'était, avant la création du port d'Aiguesmortes, un des premiers entrepôts de la Méditerranée pour les marchandises de l'Orient, et le port d'embarquement et de débarquement le plus fréquenté pour les convois et les pèlerins de la Terre Sainte. « Ce lieu, écrivait Benjamin de Tudèle, qui le visitait vers 1160, est fréquenté par toutes les nations et par plusieurs insulaires des pays les plus éloignés; et on y voit en abondance sur ses quais les drogues, les aromates et les épices du Levant. » Le Rhône les conduisait ensuite au cœur de la France. Saint-Gilles, aujourd'hui isolé du Rhône et de la mer, est en pleine décadence. L'abbaye est détruite; le port n'existe plus; et ni le canal de Beaucaire, qui

coule au pied de sa colline, ni le chemin de fer, qui traverse ses faubourgs, ne feront renaître la vie à jamais éteinte dans cette ville morte depuis plusieurs siècles et presque oubliée.

L'origine de Saint-Gilles se perd dans la nuit du passé. Il est probable que la ville du moyen âge a été bâtie sur l'emplacement de l'antique *Heraclea*, déjà disparue du temps de Pline (1). Héraclée et *Rhodanusia* ont été, en effet, deux villes grecques en pleine prospérité vers le cinquième siècle avant notre ère (2); et leurs ruines à peine reconnaissables seront longtemps l'objet de discussions de la part des archéologues. Il est probable cependant que la première a été le berceau de Saint-Gilles; et, quant à *Rhode*, *Rhoda* ou *Rhodanusia*, établie aussi sur la rive gauche du Rhône, dont elle a pris le nom, sa position semble devoir être reportée aux environs de Beaucaire, près de la petite chapelle de Saint-Montant, autour de laquelle on a trouvé de nombreuses antiquités assez mal définies.

La ville de Montpellier elle-même avait un port presque à sa porte. C'était le port de Lattes, aujourd'hui dans les terres, sur le canal du Lez. « Lattes, *Castellum Latara*, disent les Bénédictins (3), était un château situé dans une île formée par la petite rivière du Lez, *Ledum flumen*, vers son embouchure dans l'étang de Thau, qu'un ancien appelle *Taphrum*, et qu'on nomme aujourd'hui l'étang de Pérols. » Ce château, éloigné d'une lieue au midi de Montpellier, prit dans la suite le nom de *Palude*, la *Palu*, à cause de sa situation. Il est à présent ruiné. Avant la fondation du port de Cette, Lattes, noyé dans la lagune, communiquait facilement avec Montpellier (4). Cette riche cité avait un com-

(1) *Sunt auctores et Heracleam oppidum in ostio Rhodani fuisse.* (PLIN., l. III, ch. v.)

Voir GERMER-DURAND, *Inscriptions grecques trouvées à Saint-Gilles (Héraclée)*. Mém. de l'Académie du Gard (1868-1869).

(2) Voir tome premier, première partie, ch. II, p. 59, notes.

(3) *Castellum Latara.* (POMP. MELA, *De situ orbis*, l. II, ch. v.) — *Hist. gén. de Languedoc*, l. II, ch. XXII.

(4) *Deindè transierunt prope Villenove, episcopatum de Magalona, et prope inde est portus de Montepessolano, qui dicitur Lates.* (ROGER DE HOWEDEN, *Annales*, ann. 1191.)

merce presque exclusivement maritime. Maguelone (1), Lattes et Aiguesmortes étaient, pour ainsi dire, ses trois ports, et, pendant une partie du moyen âge, elle monopolisait toutes les opérations d'échange avec les républiques italiennes et les principales villes de l'Orient (2). Les plus grands navires s'arrêtaient en mer, en face des graus aussi nombreux qu'éphémères qui tronçonnaient le cordon littoral. L'insuffisance de profondeur des étangs et des passes les empêchait d'aller plus avant. Les marchandises, transportées sur des allèges, traversaient alors la lagune, remontaient le Lez et arrivaient presque sous les murs de la grande ville, à peu près à l'emplacement où nous voyons actuellement le pont Juvénal.

Aiguesmortes, aujourd'hui entourée de lagunes atterries (3), dont l'agriculture a su tirer un magnifique parti en les transformant en vignes, a été pendant près de quatre siècles le port le plus important du Languedoc et jouissait même de privilèges exorbitants ratifiés par les rois de France (4).

(1) Μεγάλη νῆσος, *Mégale nésos*, ou Μεγάλη ἄλων, *Mégale-alone*, étymologies un peu douteuses de Maguelone; à rapprocher de la mention faite par Artémidore et Étienne de Byzance d'une île et d'une ville gréco-marseillaise du nom d'Alone et située aux environs d'Agde. Ἀλωνίς νῆσος καὶ πόλις Μασσαλίας, ὡς Ἀρτεμίδωρος. (STEPH. BYZANC., *Ethn.*)

(2) Le port de Lattes ou de Montpellier, *portus de Montepessulano*, pour lequel on nommait tous les ans quatre consuls de mer. (ASTRUC, *Mémoire pour l'histoire naturelle de Languedoc*, *op. cit.*)

(3) Voir la situation d'Aiguesmortes par rapport aux différents bras du fleuve dans les cartes manuscrites de Gaspard Viégas (1583) et de Bartholomé Olivès (1584), les collections des portulans du seizième siècle à la Bibliothèque nationale et à la bibliothèque de l'École de médecine de Montpellier, et toutes les cartes des seizième, dix-septième et dix-huitième siècles. Cf. CH. LENTHÉRIC, *Les villes mortes du golfe de Lyon*, *op. cit.*

(4) Un édit du roi Jean portait que « de Narbonne à Aiguesmortes et du cap Leucate au grao de Passon (c'est ainsi qu'on désignait alors l'embouchure du grand Rhône), nul ne serait assez osé pour faire ouvrir un grao ou pour aborder une nef ailleurs qu'à son grao d'Aiguesmortes ».

En 1557, Henri II ordonnait même que des pieux fussent plantés dans le grau de Mauguio, voisin de celui d'Aiguesmortes, pour n'en permettre l'accès qu'aux petites barques de pêcheurs et forcer les navires de mer, nationaux ou étrangers, d'aborder au port d'Aiguesmortes.

Cf. l'enquête de 1298 et de 1299 au sujet des griefs du roi de Majorque, et les lettres patentes du roi Jean en date du 28 avril 1363.

Voir *Archives d'Aiguesmortes*, manuscrit *Esparron* (1177). Ce précieux

La montagne de Cette était alors isolée en mer, comme l'île et l'abbaye de Maguelone (1). Le *lido* sablonneux qui ferme l'étang de Thau était fractionné par de larges coupures navigables, et tous (2) les ports intérieurs, Marseillan, Mèze, Bouzigues, etc., de cette petite mer dans laquelle venait déboucher autrefois le bras le plus occidental du Rhône, étaient à la fois ouverts à la navigation fluviale et à la navigation maritime.

Les moindres éminences enfin qui entouraient Arles, — Castellet, Mont-d'Argent, Pierre-Feu, Trébouille, Cordes, Montmajor — étaient, nous l'avons déjà dit, des îles (3); et toutes ces îles

manuscrit est un recueil très complet des principaux titres et actes déposés dans les archives de la ville d'Aiguesmortes; il a été dressé en trois expéditions par M. Alexandre Esparron, juge royal ordinaire et lieutenant général de l'amirauté. Deux de ces exemplaires ont été par lui remis, l'un aux archives de la ville d'Aiguesmortes, l'autre à celles du diocèse de Nîmes.

J. PAGÉZY, *Mémoire sur le port d'Aiguesmortes*. Paris, 1879.

CH. LENTHÉRIC, *Le littoral d'Aiguesmortes au douzième et au treizième siècle*. Mémoires de l'Académie du Gard, année 1869-1870.

(1) *Sète, Cète* ou *Cette*, d'après les étymologistes, dériverait du mot *Kittim*, *Chettim* ou *Settim*, par lequel les Phéniciens désignaient les lieux maritimes élevés et boisés. « Le mot hébreu presque homophone *seth* signifie une élévation, un point d'arrêt, tel que se dessine un promontoire vu de la mer, et s'accorde avec le nom adouci de *Setion*, donné au cap de Cette par la langue harmonieuse de la Grèce, et d'où on a formé le nom français. » (THOMAS, *Annuaire de l'Hérault*, 1843.)

Festus Avienus désignait la montagne de Cette sous le nom de montagne des pins, *mons pinifer*.

. *Setius inde mons tumet*
Procerus arcem et pinifer : Setii jugum
Radice fusa in usque Taphrum pertinet.

(AVIEN., *Or. mar.*, v. 604-606.)

Strabon et Ptolemée l'appelaient le *Mont Sigée* ou *Sigius*, Σήγιον ὄρος. (STRAB., IV, 3. — PTOL., II, x.)

(2) Mèze, μέσον (milieu), ainsi désigné à cause de sa position au centre de la lagune.

Mesua collis, incinctus mari pene undique, ac, nisi quod angusto aggere continenti annectitur, insula. (MELA, I, II, ch. v.)

. *Hic stat angusti laris*
Tenuisque censu civitas, Poligyum est.

(AVIEN., *Or. mar.*, v. 610-611.)

(3) Des chartes nombreuses du douzième et du treizième siècle rappellent que l'on ne pouvait aborder à ces différentes îles qu'en bateau et en payant un droit de passage.

Mons ou *insula de Cordoa*. (*Annales et chroniques de Provence. Histor. msc. Montismajor. in Petr. de Fuxo.*)

avaient leur port en communication permanente avec Arles, dont elles constituaient en quelque sorte la banlieue. Le point extrême de cette banlieue, qui devait marquer la limite indécise du Rhône et de la mer, était à peu près le territoire de *Chamone* (1), où se trouve aujourd'hui un poste de douaniers assez reculé dans l'intérieur des terres.

Ce nom de Chamone, qui n'avait jusqu'à présent éveillé aucun souvenir ancien, vient d'être lu tout récemment sur une pierre à moitié rongée par le salin, trouvée dans les marais de la Camargue et recueillie depuis peu dans le musée épigraphique de la ville de Nîmes. La pierre est un calcaire grossier; elle porte sur ses deux faces (2) une inscription dont les caractères, très médiocres, remontent au troisième ou au quatrième siècle de notre ère, et paraît avoir été, vers cette époque, une borne-limite destinée à marquer la séparation de deux héritages; elle mentionne à la fois le rivage du Rhône, le territoire de Chamone et le port qui s'y trouvait et qui devait être à la fois un port en mer et un port en

ANNIBERT, *Dissertation topographique et historique sur la montagne de Cordes et ses monuments*. Arles, 1779.

Commuatamus vobis in comitatu Arelatensi insulam Sancti Petri quæ nominatur à Montemajore... (Acte d'échange de Montmajour entre l'archevêque d'Arles et la dame Teucinde.)

...insulam, quam Montemajore vulgus vocitat... et est comitatu Arelatense... (Acte de donation de Montmajour aux moines de Saint-Benoît en 974.)

Voir ces deux chartes dans l'histoire manuscrite de Montmajour (Arch. d'Arles) et dans la *Gallia Christiana*.

Item, l'an MCCCIX... son lo perdon general de son Peyré de Montmajour... é vengron dè tot lo monde plus dé cent conquanta milla Chrestanios... la pasage de l'aigua per persona quatre deniers... — Mémoires de DE BERTRAND BOISSET, bourgeois d'Arles, quinzième siècle; extrait de la bibliothèque des R. P. Trinitaires d'Arles. (Archives d'Arles.)

(1) Voir la carte de l'état-major, feuille n° 34.

(2)	Première face :	Seconde face :

	. . . MORTE SV	PRI
	. HS IXXI ITEMQ	PORTVM CA . .
	. . . DIA FVNDOS	NVM AD . RI . . .
	. . . VM CRINDAV	MINIS . RH . . .
	. . AD RIPAM FLV	DEDIT
	. . . IS RHODANI	
	. . . DEDIT	

rivière. Cette triple désignation est infiniment précieuse, car elle permet d'affirmer que cette partie du delta existait à l'époque impériale, sinon comme continent définitivement rattaché à la terre ferme, au moins comme un flot avancé dans la région des embouchures. Là, devait très vraisemblablement se trouver un poste de ces anciens gardiens du Rhône, préposés, sous la domination romaine, à la navigation du fleuve, et dont le chef, qui portait le titre de *Comes ripæ Rhodani*, était une sorte de commissaire maritime résidant à Arles, ainsi que semblent le prouver quelques anciens textes épigraphiques (1).

Toutefois, malgré le rapprochement d'Arles de la mer et l'inondation générale de la lagune, cette lagune présentait en bien des points un tirant d'eau tout à fait insuffisant, et l'on peut regarder comme certain que l'instabilité de ses bas-fonds, le nombre et la variation de ses îles vaseuses, le manque de profondeur, le déplacement et les sinuosités des chenaux qui la sillonnaient, ont de tout temps rendu très précaire et très incertaine la navigation aux embouchures mêmes du Rhône.

IX

« Le bras maritime d'Arles, celui que Pline appelait la grande bouche marseillaise, *os amplissimum et massalioticum*, écoulait déjà à l'époque romaine la presque totalité des eaux du Rhône. Aujourd'hui, et en temps ordinaire, le fleuve se déverse par plusieurs graus entre les theys de formation récente; mais pendant les crues, le fleuve se répand à la fois par les graus et au-dessus des theys, et décharge ses eaux limoneuses par une bouche unique qui embrasse une largeur de plusieurs kilomètres.

« A quelques mètres au large, un peu au devant des theys, les terres manquent au fleuve; mais les limons déposés de chaque côté lui forment des rives sous-marines qui se prolongent à près

(1) Voir notamment l'inscription du tombeau de Flavius Nemorius, jadis aux Alyscamps, aujourd'hui au Musée de Marseille. (NOBLE LALAUZIÈRE. *Inscr.*, 157.)

de 500 mètres en mer. A ce point, un haut-fond parallèle au rivage traverse le lit du fleuve et ne laisse au thalweg qu'une profondeur de 1 mètre 50 environ. C'est la barre. Elle dessine une courbe concave, qui s'appuie à ses extrémités entre les theys, et dont la forme semble indiquer les efforts que le courant fluvial fait pour la repousser au large. La crête est à peine noyée et affleure presque le niveau du fleuve, qui ne la recouvre que d'une mince tranche d'eau variant de 0^m,10 à 0^m,80. Vers le milieu, cette digue sous-marine est traversée par le courant des eaux douces, qui y creusent une sorte de chenal; ce chenal est la passe, qui varie sans cesse de largeur, d'emplacement et de direction, et dont la profondeur oscille, suivant le régime du Rhône et l'état de la mer, entre 1 et 2 mètres. A l'intérieur, en amont du seuil, la profondeur est très faible; au dehors, au contraire, elle s'abaisse rapidement, et la barre se trouve ainsi au sommet de deux pentes : l'une très adoucie, qui s'allonge vers le fleuve; l'autre très raide, qui plonge dans la mer (1). »

Les inondations du Rhône ont presque toujours lieu lorsque soufflent les vents du large, qui accumulent une mer énorme contre la côte. Ces vents sont tièdes; ils sont arrêtés par les crêtes neigeuses des Alpes, les réchauffent, fondent leurs glaciers et provoquent les crues et les inondations. Ainsi les vagues refoulent le courant fluvial avec d'autant plus de force qu'il est plus violent, et la même cause qui gonfle le Rhône augmente la résistance de la mer. L'action des crues, qui semblerait devoir améliorer les passes, est donc généralement perturbatrice; elles bouleversent la barre, déplacent la passe, la déforment, l'obstruent; et ce ne sont que les eaux moyennes du fleuve qui la rétablissent quelques jours après.

On conçoit dès lors toutes les difficultés qu'éprouve la navigation à l'embouchure du Rhône. Lorsque la passe est ensablée, les navires ne peuvent ni entrer ni sortir. Pendant les grosses mers du large, les vagues se brisent sur le seuil sous-marin; les

(1) A. SURELL, *Mémoire sur les embouchures du Rhône*, op. cit.

bâtiments n'osent s'y aventurer, et le terrible mistral les empêche de gouverner dans cet étroit défilé de la passe, environné de tous côtés de hauts-fonds, où la moindre déviation peut causer un naufrage. L'état de la mer, les vents, les courants littoraux qui font dériver les navires à l'Ouest, le courant du fleuve qui les repousse au large, les vagues qui les soulèvent et les incertitudes du chenal elles-mêmes sont autant d'obstacles qu'il est impossible d'affronter sans péril; et malgré le service de balisage et de pilotage organisé sur les theys de l'embouchure, il est rare que les mariniers lamenteux puissent arriver, pendant les gros temps, sur la barre, même avec des embarcations légères. Les sémaphores arborent alors le signal du doute, soit parce qu'il n'existe pas une profondeur suffisante, soit même parce qu'il a été impossible de reconnaître exactement la passe; et les navires restent en panne, ballottés entre le fleuve boueux et la mer furieuse, heureux si cette manœuvre imprudente se traduit par un simple échouage et ne leur occasionne pas des périls bien autrement sérieux. Les vieilles archives d'Arles sont remplies de documents qui témoignent des préoccupations de la marine au sujet de ces embouchures incertaines. Les bateaux en pleine charge étaient obligés de faire en pleine mer un transbordement difficile, onéreux et souvent plein de dangers; et les cargaisons étaient déversées sur des allèges qui s'engageaient alors dans le chenal du fleuve. La situation était donc aussi précaire dans les siècles passés que de nos jours; et cette barre du Rhône constitue en fait, depuis longtemps, une jauge naturelle qui s'impose aux navires, et ne leur permet de porter à Arles, non pas le tonnage que le fleuve pourrait recevoir, mais celui qu'il est possible de conserver sur une mince crête de sable, qui a à peine une centaine de mètres de largeur.

« Il n'existe que deux moyens pour assurer une navigation régulière aux embouchures d'un fleuve. On peut chercher à améliorer directement la passe en y entretenant un chenal maritime; ou bien, abandonnant la barre à elle-même, exécuter en amont une

dérivation artificielle, et créer ainsi une embouchure nouvelle que l'on met en communication avec la mer.

« Le premier moyen est l'endiguement ; le second est la canalisation latérale.

« L'idée de tourner ainsi l'obstacle des embouchures par un canal latéral est loin d'être nouvelle. Lorsque, après avoir ruiné la ville de Tyr, Alexandre voulut transporter en Égypte le commerce grec au détriment du commerce phénicien, il reconnut tout de suite que le succès de son entreprise était lié à la communication permanente du Nil avec la mer. Les sept bouches du fleuve étaient encombrées comme celles du Rhône, et les connaissances hydrauliques de l'époque ne permettaient guère de les approfondir. Les digues en rivière et les travaux à la mer entraient peu dans la pratique des ingénieurs anciens. Le percement d'un canal à travers les sables du delta n'était qu'une affaire de main-d'œuvre, et ne coûtait pour ainsi dire rien aux vainqueurs. Une armée d'esclaves et de captifs eut bientôt creusé, entre l'ancienne branche Canopique et le lac Maréotis, un canal dont on voit encore les traces. Le problème des embouchures du Nil était ainsi résolu plus de trois siècles avant notre ère.

« Le même procédé fut employé au port d'Ostie, à l'embouchure du Tibre. Les anciennes salines d'Ancus Martius, le premier établissement de cette nature sur le littoral de la Méditerranée, étaient envahies par les sables et les limons. De siècle en siècle, la terre gagnait sur la mer, et l'on voit encore aujourd'hui les ruines des trois villes d'Ostie : l'Ostie des rois de Rome, l'Ostie de la république et l'Ostie impériale, échelonnées sur les berges du vieux Tibre, comme de véritables chronomètres qui permettent de mesurer le taux d'avancement du fleuve et la marche progressive de ses atterrissements. Ostie était pour Rome le port d'arrivée des blés. Le salut public commandait de le conserver à tout prix ; et un canal semblable à celui d'Alexandrie permit aux convois d'éviter l'embouchure envasée du fleuve, et mit ainsi en communication directe les ports de Claude et de Trajan avec le Tibre supérieur.

« Même solution, mêmes travaux dans la lagune de l'Aude et dans celles du Pô et du Rhin. Un chenal maritime traversait l'ancien lac *Rubresus* ou *Rubrensis* (1), qui correspond aux marais modernes de la Clape et de Sigean, et venait aboutir à Narbonne. Un autre canal artificiel, la *fossa Augusta*, conduisait directement de la mer Adriatique à Ravenne; et, à l'extrémité septentrionale de l'empire, la *fossa Drusiana*, creusée par les légions de Drusus, père de Germanicus, faisait communiquer la mer du Nord avec les différents bras du Vieil-Yssel, et ouvrait ainsi aux navires une route nouvelle à côté des bancs vaseux qui obstruaient les embouchures multiples de la Meuse, de l'Escaut et du Rhin.

« La canalisation latérale est donc la méthode pour ainsi dire classique, celle qui a été toujours pratiquée par les anciens. Le Rhône devait avoir aussi la sienne; et ce fut même très peu après l'établissement de la voie Domitienne, le premier grand travail d'utilité publique exécuté par les Romains sur le sol de la Gaule (2).

« On lit dans Plutarque que, dès qu'il eut pris possession de son deuxième consulat, Marius conduisit une première armée en Gaule pour s'opposer à la marche des Ambrons et des Teutons; mais que ceux-ci refusèrent tout d'abord le combat et se ruèrent sur l'Espagne, où ils restèrent pendant près de deux années. Ils franchirent alors les Pyrénées sans éprouver de résistance, et, après avoir ravagé tout le Sud-Ouest de la Celtique, se dirigèrent vers les Alpes et l'Italie, menaçant de renouveler sur les bords du Tibre les terribles exploits de la première invasion gauloise.

« Le quatrième consulat de Marius venait de commencer; on était en l'an de Rome 652, correspondant à la 101^e année avant Jésus-Christ, lorsqu'on apprit à Rome la marche des barbares. Le

(1) *Flumen Atax à Pyrenæo Rubrensem permeans lacum.* (PLIN., l. III, ch. iv.)

(2) Cf. ALF. SAUREL, *Fossæ Marianæ, Recherches sur les travaux de Marius aux embouchures du Rhône.* Marseille, 1865.

ERN. DESJARDINS, *Aperçu historique sur les embouchures du Rhône.* Paris, 1867.

EM. BERNARD, *Note sur le canal de Marius.* Marseille, 1870.

A. AURÈS, *Nouvelles recherches sur le tracé des Fosses Mariennes et sur l'emplacement du camp de Marius.* Nîmes, 1873.

vainqueur de Jugurtha avait toute la confiance du sénat et des légions ; il reçut immédiatement l'ordre de repasser les Alpes. Il vint placer son camp près du Rhône, le fortifia avec soin et y réunit d'abondantes provisions, de manière à ne pas être forcé, par le manque de vivres, à livrer bataille si son intérêt ne venait pas le lui commander. Il est certain toutefois que l'armée romaine occupa successivement plusieurs campements dans la vallée du Rhône pendant les trois années d'attente qu'elle eut à passer avant de recevoir le choc des barbares. La nécessité de trouver des fourrages pour les chevaux était à elle seule un motif suffisant de changement ; et, bien qu'il faille absolument proscrire l'étymologie tout à fait inexacte qui fait de l'île de la Camargue un camp de Marius, *Caii Marii ager*, il est très probable que la basse plaine d'Arles, submersible par les eaux du Rhône, couverte de pâturages et de cultures, fut à cette époque un parc d'approvisionnement pour les légions et la cavalerie romaine. On se rappelle qu'on l'appelait le grenier de l'armée romaine, *horrea ac cellaria totius militiæ romanæ* (1). »

Marius ne s'arrêta pas, et ne pouvait pas d'ailleurs s'arrêter dans la plaine située au sud d'Arles, plaine marécageuse, insalubre, découverte de tous côtés. Il n'entra pas non plus dans la ville même, dont le fond de la population, en grande partie celtique ou gauloise (sans compter l'élément grec, composé principalement de gens de mer et de négoce auxquels on ne pouvait trop se fier), n'était pas encore l'alliée de Rome, et pouvait éprouver, au contraire, des sympathies secrètes pour ces barbares qui avaient tout au moins avec elle une communauté d'origine et de race. Arles n'était pas d'autre part sur la route probable que les Ambrons devaient suivre pour se rendre aux Alpes. Il eût été, en effet, bien périlleux pour eux de s'engager à travers tous les marais qui entouraient la ville celtique ; et c'était déjà beaucoup, pour une armée de plusieurs centaines de mille hommes, et tous ses *impedimenta*, d'avoir le Rhône à franchir, sans courir la chance de se

(1) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, op. cit.

perdre et s'envaser dans l'immense lagune qui s'étendait depuis les Alpines jusqu'à la mer. Il était à peu près certain qu'après avoir traversé le Rhône, alors beaucoup plus large que de nos jours, et agrandi encore sur la rive gauche de toute la surface des marais alimentés par les différents bras de la Durance, les barbares mettraient le pied sur le plateau des Alpines et ne quitteraient plus la terre ferme jusqu'en Italie. C'est là, en effet, qu'ils devaient passer, et que Marius eut le bon esprit de les attendre.

On ne doit cependant pas s'étonner de rencontrer partout, en Provence, les traces du passage de Marius, dont le souvenir presque légendaire se retrouve dans les moindres bourgades; mais il est difficile de préciser tous ses campements. Le seul d'ailleurs qui ait une importance sérieuse est celui dont parle Plutarque qui devait se trouver sur le passage des barbares, et qui était situé « près de la rive gauche du Rhône, sur un point fortifié par la nature et par l'art, dans une situation telle que l'armée pouvait recevoir des approvisionnements à la fois par le fleuve et par la mer (1) ».

« Des études récentes ont permis de déterminer ce camp avec une très grande précision (2). Il existe au-dessus de la petite ville de Saint-Gabriel, — l'ancienne *Ernaginum* de la voie romaine, — un plateau calcaire aux falaises abruptes, qui forme le cap le plus avancé, du côté du Rhône, de la chaîne des Alpines, et domine à la fois la plaine et le fleuve. C'est sur cette terrasse que Marius, solidement retranché, attendit pendant près d'un an les barbares, qu'il put surveiller leur passage du Rhône, repousser leurs premières attaques sans quitter sa position défensive, les laisser défilier plusieurs jours le long de ses retranchements, et maintenir ses soldats impassibles devant leurs injures et leurs provocations (3). On sait avec quelle vigueur il se mit ensuite à leurs

(1) ...καὶ τεύχισα; στρατόπεδον παρὰ τῷ Ῥοδάνῳ ποταμῷ. (PLUTARQUE, *Marius*, ch. xv.)

(2) A. AURÈS, *Nouvelles recherches sur le tracé des Fosses Mariennes et sur l'emplacement du camp de Marius*, op. cit.

(3) Les Teutons et les Ambrons, résolus de forcer le camp des Romains et de

trousses et l'hécatombe sanglante qu'il en fit quelques jours après sur les bords de la rivière de l'Arc, dans cette plaine de Pourrières, dont le nom presque répugnant, *campi putridi*, semble avoir conservé le souvenir de leur effroyable extermination (1).

« Il fallait vivre cependant sur ce plateau des Alpes, qui était alors, comme aujourd'hui, complètement dénudé; et, si les plaines d'Arles et de la Camargue étaient riches en fourrages, les armes, les munitions, le blé surtout, ne pouvaient venir que de Rome et par mer; car la mer était à cette époque la seule route sûre, prompte et facile; et le sénat, en jetant en plein pays ennemi la meilleure armée de la république, n'avait garde de l'abandonner sans ressources. Mais pour remonter jusqu'à Arles, on devait d'abord pénétrer dans le Rhône, et « les bouches du fleuve recevaient, dit Plutarque, une vase abondante; elles étaient obstruées par une boue profonde, et l'entrée en était difficile, laborieuse et insuffisante pour les vaisseaux qui venaient de la

s'ouvrir un passage en Italie, attaquèrent Marius dans ses retranchements. Leur attaque dura trois jours et fut des plus vives; mais la résistance des Romains fut si opiniâtre que ces barbares, accablés d'une grêle de traits que ces derniers leur tiraient, se voyant toujours repoussés avec perte et désespérant de pouvoir forcer le camp de Marius, abandonnèrent cette entreprise après avoir perdu beaucoup de monde. Les barbares, s'étant partagés ensuite en trois corps, se mirent en marche pour continuer leur route vers les Alpes, persuadés que Marius n'oserait les poursuivre. Ayant donc plié bagage, ils défilèrent sous les yeux des Romains, qui furent témoins du nombre effrayant de leurs troupes. Leur passage dura, en effet, six jours de suite. En passant sous les retranchements des Romains, ils leur demandaient par raillerie *s'ils n'avaient rien à mander à leurs femmes, parce qu'ils espéraient de les voir bientôt.* (*Hist. gén. de Languedoc*, l. II, ch. XLV, d'après les historiens anciens et notamment PLUTARQUE, *Marius*, ch. xv.)

(1) D'après TITE-LIVE (*Építome* 68), les barbares eurent deux cent mille hommes tués sur le champ de bataille, et livrèrent quatre-vingt-six mille prisonniers, parmi lesquels le roi teuton Teutobocus, et plusieurs autres chefs de tribu, qui furent réservés pour le triomphe du vainqueur à Rome. — L'historien Orose adopte à peu près les mêmes chiffres (l. V, ch. xvi); Velleius Paternulus (l. II, ch. xii) croit que l'on doit évaluer seulement à cent cinquante mille hommes le nombre des barbares tués sur la place.

Quoi qu'il en soit, le carnage dut être épouvantable; il dura deux jours et une nuit; et FLORUS affirme (l. III, ch. iii) que les soldats romains, épuisés de fatigue et mourants de soif, durent boire dans les ravins une eau rougie par le sang des cadavres, qui encombraient le lit des torrents et y formaient quelquefois de véritables barrages.

mer (1) ». « Les embouchures du Rhône, rapporte Strabon, étaient encombrées par du limon; et l'entrée en était devenue très difficile (2). » La question de la barre était donc la même il y a dix-huit siècles que de nos jours. Si le départ des convois était facile à l'embouchure du Tibre, il n'en était pas de même de leur arrivée dans le Rhône. Marius tourna la difficulté. Le plateau des Alpines était baigné de tous côtés par les eaux de la Durance et du Rhône, qui se répandaient dans les étangs. Ces étangs contournaient la ville d'Arles, descendaient sur la rive droite du fleuve le long de cette riche plaine, aujourd'hui émergée, qu'on appelle le Plan-du-Bourg, et venaient aboutir du golfe de Fos au grau de Galéjon. C'était le goulet d'écoulement de toute la lagune dans la mer. Alors que les embouchures du Rhône étaient soumises, comme elles le sont de nos jours, à toutes les éventualités de l'envasement, le grau de Galéjon était libre, ouvrait l'accès de la rade intérieure, et permettait aux navires de remonter au-dessus d'Arles jusqu'à la hauteur de Tarascon.

« Cette excellente situation s'est prolongée jusque vers le milieu du dix-septième siècle. « L'eau de la mer, écrivait H. Bouche vers 1660 (3), aussi bien que les petites barques, peuvent entrer par de petits canaux dans l'étang de Fos; les pêcheurs de Martigues entrent dans le grand canal de Galéjon pour y pêcher, et de ce canal ils pouvaient aller anciennement jusqu'à Arles »; et l'on conserve encore à la bibliothèque de Marseille une assez mauvaise carte de Provence qui porte la date de 1719, sur laquelle on trouve la désignation très curieuse de ce grau sous le nom de « port de Baléjon (4) ».

« Ce port était encore, au commencement du dix-huitième

(1) Τὰ γὰρ στόματα τοῦ Ῥοδανοῦ, πρὸς τὰς ἀποκοπὰς τῆς Θαλάσσης, ἢ τὴν τε πολλὴν λαμβάνοντα καὶ θίνα, πληρῶς βαθεῖ συμπεπιλημένην ὑπὸ τοῦ κλύδωνος, χαλεπὴν καὶ ἐπίπονον καὶ βραχύπορον τοῖς σιταγωγαῖς ἐποίει τὸν εἰσπλουν. (PLUT., *Mar.*, ch. xv.)

(2) ...ὁρῶν τυφλόστομον γινόμενον ἐκ τῆς προχώσεως καὶ δυσεἰσόδου, καινὴν ἔτεμε διώρυγα... (STRAB., l. IV, ch. I, § 8.)

(3) HONORÉ BOUCHE, *Chorographie ou description de la Provence*, l. III, ch. vii. Aix, 1684.

(4) Carte de Chiquet (Bibliothèque de Marseille).

siècle, en communication directe avec l'étang de Montmajour, la plaine d'Arles et les marais des Baux, qui étaient alors complètement inondés et baignaient la falaise méridionale des Alpines, c'est-à-dire le pied même de l'ancien camp de Marius. Délaisser le Rhône, creuser et approfondir des passes navigables dans les étangs, assurer ainsi à travers la lagune une communication régulière entre la mer et le plateau des Alpines, telle fut l'œuvre grandiose de Marius. Il y employa son armée. Terrassiers infatigables, ces soldats, si durs à la fatigue qu'on les appelait des « mulets », creusèrent un chenal continu entre leur camp et la mer, et les navires d'Ostie purent venir apporter jusqu'aux retranchements romains les armes, les munitions et les souvenirs de la mère patrie. Ce furent les célèbres Fosses Mariennes, *Fossæ Marianæ*. Le petit village de Fos en Provence en a conservé le nom et marque la place de son embouchure dans le golfe (1). Œuvre d'abord militaire et provisoire, créée pour les besoins passagers de la guerre, elle fut continuée et perfectionnée par les Grecs de Marseille. Marius, en effet, leur céda son canal en récompense des services qu'ils lui avaient rendus pendant la campagne des Gaules. Commerçants avisés, ils y établirent immédiatement un *emporium* et un péage, et Strabon raconte que ce droit de navigation, tant à la remonte qu'à la descente, leur rapportait de grands revenus (2). Ce fut un de leurs principaux établissements sur la côte de la Narbonnaise (3). »

Le port des Fosses Mariennes a disparu comme le canal ; mais son existence et sa prospérité, aux premiers siècles de notre ère, ne sont pas contestables. L'Itinéraire maritime le place à 40 milles de Massalia. L'Itinéraire d'Antonin le porte sur la voie Aurélienne, entre Marseille et Arles, à 33 milles de cette dernière ville et à 34 milles de *Calcaria*, aujourd'hui Calissane, située de l'autre côté de l'étang de Berre et où l'on exploite encore des carrières

(1) Les rives indécises de l'étang de la *Fousse* rappellent aussi les *fossæ* creusées par l'armée romaine et se trouvent à peu près sur le même emplacement.

(2) STRAB., *Géogr.*, l. IV, ch. 1, § 8.

(3) CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône*, *op. cit.*

de pierre de taille déjà connues des Romains. La Table de Peutinger enfin le représente sous la forme d'un portique demi-circulaire dont la concavité est tournée vers la mer et tout à fait semblable à la vignette du port d'Ostie, établi à l'embouchure du Tibre, et qui a pris le nom de l'empereur Claude, son fondateur, *portus Claudii* (1).

« En rapprochant ces deux témoignages graphiques des textes des Itinéraires, et en tenant compte du silence gardé sur le port par les auteurs du premier et du deuxième siècle, qui ont parlé avec détail du canal de Marius, on peut en conclure que ce port est d'une création postérieure de trois siècles peut-être au canal, et qu'il témoigne de l'importance croissante des Fosses Mariennes comme moyen de communication sous l'empire (2). »

Les abords de la petite anse naturelle au fond de laquelle débouchait le canal des Fosses Mariennes sont encore couverts de débris romains. Les fragments d'amphores, de poteries, de tuiles à rebords abondent à la pointe même et sont disséminés sur le rivage à plus d'un mille vers l'Est et à près de 500 mètres vers l'Ouest. Ces ruines s'étendent même sous l'eau à une certaine distance, car la mer a rongé la côte. Depuis quinze siècles, les vagues ont usé et détruit presque toutes les constructions englouties; et la plus grande partie des fragments qu'on retrouve sur la plage sous-marine sont très petits et présentent des surfaces arrondies par le frottement et l'agitation de la mer. Ces ruines sont cependant assez considérables. « Elles consistent en une série de fondations de maisons, dont quelques-unes paraissent avoir servi de bains et d'où l'on a extrait, à différentes reprises, des tables de marbre de Paros. La mer a atteint la dernière rangée de ces maisons et n'a presque plus rien laissé sur le rivage. On y voit encore quelques gros blocs de pierre qui ont dû faire partie des quais, des amas de briques, des fragments de granit, de porphyre, de marbre, de vases, etc... On en a retiré des monnaies massaliotes, de petites statues en bronze, des ustensiles de

(1) Voir la planche XV.

(2) E. DESJARDINS, *Aperçu historique sur les embouchures du Rhône*, op. cit.

ménage, et l'on croit même pouvoir distinguer quelques vestiges de longues jetées en pierre de taille (1). »

Il est donc très probable que le port des Fosses Mariennes correspond à ces ruines ; mais, s'il est prudent de ne pas être tout à fait affirmatif en présence de débris que la mer a rendus bien souvent méconnaissables, on ne saurait cependant douter que le port antique ait existé à peu près sur cette partie de la plage ; et il est même certain que les Grecs de Marseille ont dû le créer tout d'une pièce et par la force même des choses, « parce que, d'une part (2), les allèges qui descendaient d'Arles à la mer avaient quelquefois besoin de s'arrêter en route, lorsque les vents contraires les empêchaient de sortir du grau ; et que, d'autre part, les navires que des intérêts commerciaux n'appelaient pas jusqu'à Arles, et qui, par conséquent, n'avaient pas à remonter jusque-là, pouvaient néanmoins avoir besoin de stationner près de l'embouchure des Fosses Mariennes, soit lorsqu'ils y entraient, comme dans un port de refuge, pour éviter une tempête, soit même lorsque, suivant l'usage constant des anciens, ils y faisaient relâche pendant la nuit pour reprendre le voyage le lendemain », et continuer, de port à port, cette navigation côtière dont l'Itinéraire maritime nous a laissé fidèlement toutes les étapes (3).

L'embouchure actuelle du fleuve était donc délaissée dès les premiers siècles de notre ère. Le port des Fosses Mariennes devint, comme le Pirée pour Athènes, le faubourg maritime de la ville d'Arles ; il lui ouvrait la route de la mer, permettait aux

(1) DE VILLENEUVE, *Statistique des Bouches-du-Rhône*, 1825.

On doit regretter surtout la perte d'une petite monnaie d'argent au type de Marseille, et qui portait en légende les deux lettres grecques ΣΤ, *Stoma-limné*. (*Statist.*)

(2) A. AURÈS, *Sur le port des Fosses Mariennes*. Nîmes, 1873.

(3)

<i>A Massilia Græcorum Incaro positio</i>	mpm XII
<i>Ab Incaro Dilis, positio</i>	mpm VIII
<i>A Dilis Fossis Marianis, portus</i>	mpm XX
<i>A Fossis ad Gradum Massalitanorum, fluviu Rhodanus</i>	mpm XVI
<i>A Gradu per fluviu Rhodanu Arelatum</i>	mpm XXX

(*Itinerarium maritimum*.)

Voir tome I^{er}, pièce justificative XII.

navires de venir mouiller dans la lagune, au pied de ses remparts ; et nul doute qu'il ait contribué, dans une très grande mesure, à développer dans la ville constantinienne cette prospérité commerciale dont l'édit d'Honorius et de Théodose au préfet des Gaules nous a laissé une si pompeuse description. Ainsi, pour le Rhône antique comme pour l'Aude, le Pô, le Nil et le Rhin, le problème des embouchures fut résolu par une canalisation latérale en dehors de la zone des atterrissements. C'est la solution moderne appliquée heureusement au port Saint-Louis, qui est devenu, depuis quelques années, la dernière escale des bateaux du Rhône et débouche directement dans le golfe de Fos par un chenal maritime ouvert à la navigation de mer.

X

Un autre souvenir historique ou plutôt une tradition populaire, — une légende si l'on veut, — mais d'une nature plus délicate et qui éveille des sentiments d'un ordre plus élevé, restera toujours attaché à cette région du bas Rhône.

Lorsqu'on descend le cours sinueux du petit Rhône ou Rhône de Saint-Gilles, l'horizon s'élargit d'une manière démesurée, les montagnes s'abaissent et s'effacent, le pays devient désert, et la végétation appauvrie s'étiole de plus en plus à mesure que l'on approche de cette mer illustre entre toutes et qui est encore le centre du monde civilisé. Bientôt le courant du Rhône semble mourir. Les eaux du fleuve, celles des étangs qui s'étalent sur les deux rives et la mer elle-même paraissent se confondre en un seul plan horizontal. La nature entière est endormie et comme figée ; et les eaux ternes et mates des marais, striées par d'étroites flèches de vase, s'étendent de tous côtés jusqu'à l'horizon. De petites troupes d'oiseaux sauvages traversent le grand ciel bleu en bataillons triangulaires, « pareils à des morceaux de métal dont les bords frémissent (1) ». Un peu plus bas, les mouettes blanches,

(1) G. FLAUBERT, *Salammbô*.

au cri rauque, au vol circulaire, cinglent l'espace de leurs longues ailes semblables à des voiles latines fendant les flots d'une mer supérieure. Partout des miroitements de sel, des effets de mirage assez confus ; et l'on a peine à distinguer si la mer et les étangs réfléchissent le ciel, ou si ce n'est pas plutôt le ciel qui réfléchit l'immense lagune. Rien n'est plus triste et désolé que cette surface nue, silencieuse, dont la végétation malade se réduit à quelques touffes de jonc et de tamaris sur un sol grisâtre et fangeux. Tout à coup, on voit se dresser au-dessus de la plaine marécageuse un édifice étrange, aux allures de forteresse et de cathédrale, et dont la masse imposante contraste avec les chétives maisons groupées sans ordre sous la protection de ses épaisses murailles.

Cet édifice et ce hameau s'appellent indifféremment les « Saintes-Maries », les « Trois-Maries » ou « Notre-Dame de la Mer ».

Il n'existe peut-être pas au monde de pays d'apparence plus pauvre. Une grande plage et de petites dunes le séparent de la mer. Le village est situé à l'extrémité occidentale de la Camargue, près de l'embouchure du grau d'Orgon, à deux kilomètres environ de la rive gauche du Rhône. Ce grau d'Orgon ne paraît pas avoir varié d'une manière sensible depuis l'origine de notre ère. Au lieu d'avancer en mer comme les autres embouchures du Rhône, il a même une tendance marquée au reculement. La mer ronge la côte, et, par suite de l'affaiblissement de son débit et de la faible quantité de ses apports, le fleuve ne la nourrit plus. Il existait autrefois, à l'embouchure du petit Rhône, une petite île appelée *Odur*, *Odor* ou *Ogor*, qui n'est autre que l'ancienne île sablonneuse d'Orgon, aujourd'hui complètement balayée par les coups de mer et dont il ne reste plus aucune trace. L'ancienne batterie d'Orgon, établie il y a deux cents ans sur le musoir gauche du fleuve, est engloutie ; c'est aujourd'hui un écueil en mer à une centaine de mètres de la côte. La plage suit donc un mouvement rétrograde assez prononcé, et le territoire paraît être constitué depuis les temps anciens, tout au moins depuis l'origine de notre ère.

C'est là que, suivant la tradition chrétienne et provençale, s'est passé un événement qui, pour la Gaule et pour la plus grande partie de l'Europe occidentale, a marqué la limite de l'ancien monde et du nouveau. C'est sur cette plage même que, quelques années après la mort de Jésus-Christ, auraient abordé les principaux membres de cette famille de Béthanie, qui avaient eu, pendant trois ans, le Fils de Dieu pour hôte et pour ami, et l'avaient accompagné jusqu'au lieu de son supplice et de son tombeau. Chassés de la Judée par la persécution de l'an 40 de notre ère, ils se seraient confiés à la mer, auraient mis le cap sur Marseille et seraient venus tout d'abord se réfugier sur le littoral de la Provence, dans les marécages déserts de la vallée du Rhône.

Les femmes, qui ont donné leur nom à ce pays, ne seraient rien moins que la sœur de la Vierge, mère du Christ, Marie Jacobé, mère elle-même de Jacques le Mineur, et Marie Salomé, mère des apôtres Jacques et Jean. La tradition provençale leur donne pour compagne une humble servante nommée Sarah, qu'on a confondue quelquefois avec Sarah l'Égyptienne, et qui est restée en Camargue la patronne légendaire des bohémiens, recevant d'eux, dans la crypte de l'église de Notre-Dame de la Mer, un culte d'une originalité toute particulière.

La pieuse caravane aurait aussi compté les disciples Maximin et Lazare, Marthe sa sœur, et avec eux la plus aimante et la plus aimée de toutes ces femmes qui avaient suivi et servi le Galiléen, celle qui avait entouré son gibet, recueilli et parfumé sa dépouille immortelle, Marie de Magdala, que le monde entier connaît sous le nom de Magdeleine et se représentera éternellement, arrosant de ses larmes et essuyant de sa blonde chevelure les pieds du Maître qu'elle avait si souvent écouté dans les ravissements d'une tendresse surnaturelle. La petite colonie ne serait restée que peu de temps sur cette plage déserte. Maximin se serait rendu à Aix, Lazare à Marseille, Marthe à Tarascon, Marie-Magdeleine à la Sainte-Baume. Seules, les deux autres Maries seraient restées sur ce rivage dont la tristesse était en harmonie avec celle qui remplissait leurs âmes. Elles y auraient vécu et y seraient mortes

pauvres, ignorées, absorbées dans le souvenir des grands événements auxquels elles avaient pris part ; et c'est là que chaque année une foule ardente vient de tous les coins de la Provence prier devant les grandes châsses suspendues dans les airs qui contiendraient leurs restes.

Les « Saintes », *las Santas*, tel est le nom que les populations donnent aujourd'hui à ce petit bourg de la côte, confondant ainsi dans une même vénération les deux femmes qui y auraient laissé leurs cendres et la créature privilégiée qui ne l'aurait traversé que pour aller mourir au désert de la Sainte-Baume, dans l'extase de son amour purifié.

L'érudition moderne n'admet pas la légende.

C'est évidemment son droit ; et il est juste de reconnaître que celle-ci n'a pour elle que l'autorité d'une tradition toujours discutable et n'est pas appuyée sur des documents historiques d'une valeur absolue. Mais il est permis cependant de réfuter quelques objections de la critique et de relever la singulière confusion qu'on a cherché quelquefois à établir entre le souvenir des Saintes-Maries en Provence et celui de Marius et des deux femmes qui l'accompagnaient dans sa campagne des Gaules.

Il existe au milieu de la chaîne des Alpes un village unique peut-être en son genre, et qu'on appelle « les Baux ». Les remparts de ce misérable bourg, ville hier encore florissante, ses maisons avec leurs façades élégantes du quinzième et du seizième siècle, son château fort, qui était, il y a six cents ans, l'un des plus considérables de la Provence, tombent en ruine. Tous ces édifices, taillés dans des masses de calcaire tendre et friable, sont aujourd'hui abandonnés ; et ces grands murs, rongés par le temps et décomposés à l'air, présentent les découpures les plus fantastiques. La ville est déserte. La population a presque disparu. On y compte à peine trois ou quatre cents habitants ; et l'étrange ville, avec ses maisons branlantes et ses rues dépeuplées, semble avoir été l'objet d'un effondrement presque récent.

Il suffit de jeter les yeux sur une carte géologique, ou même sur la carte de l'État-major, pour reconnaître que la mer primitive

venait battre autrefois le grand mur vertical de la falaise des Baux. Une série d'étangs et de lagunes navigables communiquant avec le Rhône en baignait encore le pied à l'origine de notre ère. Or, sur le parement même de cette falaise on a retrouvé un bas-relief sculpté à effet, aujourd'hui très fruste, mais extrêmement curieux à étudier. Ce bas-relief représente trois personnages de grandeur naturelle qui, au premier abord, paraissent être trois femmes. Il n'en a pas fallu davantage à l'imagination méridionale pour faire de cette représentation un mémorial du miraculeux abordage des trois Saintes. La piété populaire n'y a pas manqué : on appelle le monument les *Trémaïé*, *Tres Mariæ*, les « Trois Maries » ; et on l'entoure d'une vénération témoignant plus de zèle religieux que d'instinct archéologique.

Cette interprétation purement légendaire est d'ailleurs à peu près identique à celle que l'on donne d'un autre bas-relief antique, encastré dans la façade d'une petite maison de la place de Lenche à Marseille. Sur ce dernier, Isis est figurée avec sa corne d'abondance, ayant près d'elle le chien Sirius et un personnage inconnu, peut-être Anubis ; elle apaise de la main les flots en courroux et sauve une barque qu'elle renferme deux passagers. La superstition des gens du quartier y voit la représentation et le témoignage presque contemporains de l'arrivée à Marseille de Lazare, son premier évêque. Les grossières figures étaient, il y a peu d'années encore, ornées, le jour de la fête et pendant l'octave de Saint-Lazare, de fleurs et de feuilles soigneusement renouvelées ; et, à force d'allumer des lampes devant Isis, on a fortement noirci et dégradé le monument (1). La légende marseillaise ne diffère pas sensiblement, comme on le voit, de celle des Baux. C'est toujours le même fait du débarquement de saints personnages de la Palestine fuyant la persécution des premiers siècles, et venant apporter la foi nouvelle en Provence. A vrai dire, le bas-relief de Marseille est un simple ex-voto offert, après une pénible traversée,

(1) CAM. JULLIAN, *Bull. épigr.*, 1886.

E. FLOUEST, *Les bas-reliefs antiques de la place Lenche à Marseille*. Mém. de la Soc. nat. des antiq. de France, t. LI.

par des matelots ou des voyageurs à la déesse égyptienne Isis, une de ces divinités de l'Orient dont le culte devint si rapidement populaire dans toute la vallée du Rhône, grâce au va-et-vient des légions romaines d'un bout à l'autre de l'empire.

XI

Revenons à la stèle des Baux. Elle est placée précisément au pied du plateau sur lequel était campée l'armée de Marius; et rien d'impossible à la rigueur que cette armée ait laissé sur la pierre une trace de son passage. L'inscription très fruste placée au-dessous des personnages mentionne même un certain *Caldus*, probablement l'auteur de la dédicace. L'une des figures de la stèle est un homme vêtu de la toge; les deux autres paraissent des femmes; et quelques archéologues aventureux y ont vu Marius et les deux femmes qui, au dire de Plutarque, l'accompagnaient dans son expédition. « Marius, écrit en effet Plutarque, menait partout avec lui une femme syrienne nommée « Marthe », qui passait pour une habile prophétesse. On la portait en litière avec de grands honneurs et de grands respects; et Marius ne faisait des sacrifices que quand elle l'ordonnait. D'abord elle avait demandé audience au sénat pour lui communiquer des prophéties, et le sénat l'avait rebutée. Mais, s'étant adressée aux femmes, elle leur donna des preuves de sa science dans l'avenir; et un jour, dans l'amphithéâtre, se trouvant assise auprès de la femme de Marius, pour voir le combat de deux célèbres gladiateurs, elle lui nomma heureusement celui qui devait remporter la victoire. La femme de Marius s'empressa de l'envoyer à son mari, qui témoigna une grande admiration et une espèce de vénération pour elle. On la voyait tous les jours se promener en litière dans le camp. Quand elle allait assister aux sacrifices, elle avait une grande mante de pourpre qui s'attachait à sa gorge avec des agrafes; et elle portait à la main une pique ornée de bandelettes et de couronnes de fleurs. Cette comédie donna à la plupart des gens sujet de douter

si Marius produisait cette femme, véritablement persuadé qu'elle avait le don de prophétie, ou s'il faisait semblant de le croire pour aider à une fourberie dont il espérait tirer de grands secours (1). »

Sur la foi de ce texte que l'on ne saurait regarder comme une autorité absolue, et après un examen peut-être un peu complaisant des restes fort mutilés de la stèle des Baux, on a cru pouvoir soutenir que les Trémaïé représentaient Marthe la Syrienne, ayant à sa droite Marius lui-même, et à sa gauche Julie, matrone romaine, femme de Marius (2). Les draperies de Marthe ont paru en harmonie avec les traditions de l'époque; la main en avant semblait, en effet, tenir cette lance ornée de bandelettes et de fleurs dont parle Plutarque; et la forme de la tête surtout rappelait la « tiare en poils de chameau » qui caractérise les coiffures d'origine égyptienne. C'est peut-être un peu risqué. Mais les archéologues locaux sont quelquefois aussi naïfs que les dévots. Les uns voient partout en Provence le débarquement miraculeux des saintes femmes, les autres des campements de Marius et de César.

Les habitants des Baux se sont empressés naturellement d'établir au pied de la stèle une petite chapelle. Les Trémaïé sont alors devenus tantôt les Trois Maries, tantôt Marthe, Magdeleine et leur frère Lazare; et pour eux c'est au pied de la falaise, sur le rivage même de l'étang primitif que ces saints personnages auraient abordé. Il n'est pas jusqu'au nom et au costume de Marthe qui n'ait donné le change et prêté à la confusion; car ce nom est d'origine essentiellement syrienne (3). La célèbre hôtesse de Jésus-Christ devait sans doute porter la coiffure

(1) PLUTARQUE, *Vie de Marius*, trad. Dacier. Paris, 1762.

(2) J. GILLES, *Campagne de Marius dans la Gaule — Marius, Marthe et Julie devant la légende des Saintes-Maries*.

(3) *Martha, Syriacum nomen*, d'après Grotius.

Une lampe de terre trouvée en Phénicie, parmi les ruines de Tyr, porte l'inscription :

Μάρθα ἐκ τῶν ἰδίων ἀνέθηκε θεῷ Βεελμάρτι.

« Marthe, à ses frais, l'a offerte au dieu Beelmar. »

M. J.-B. de Rossi pense que ce Dieu Beelmar n'est autre que le Dieu Baal. (V. le Bull. de mars 1875 de l'Institut. de corresp. archéol. de Rome.)

des femmes de l'Orient. La prophétesse de Plutarque et la femme de l'Évangile étaient donc du même pays. En somme, Marthe, Magdeleine et Lazare ne seraient, pour certains archéologues, que la transformation de l'aventurière qui accompagnait Marius, de Marius lui-même et de sa femme Julie, et les auraient supplantés pour les besoins de la religion nouvelle.

Les deux opinions sont aussi peu soutenables l'une que l'autre, et il faut absolument les rejeter. Les trois personnages sculptés sur la stèle des Baux sont d'ailleurs assez difficiles à reconnaître ; mais l'édicule en lui-même est trop curieux, trop singulièrement placé pour qu'on ne cherche pas à en pénétrer le sens. C'est incontestablement un petit monument de l'époque gallo-romaine, d'une facture un peu barbare, et surtout d'un caractère hiératique très prononcé. Il n'est donc pas impossible qu'on ait voulu y figurer trois divinités ou trois génies topiques.

Les mythologues nous ont appris que la triade gauloise ou la divinité représentée par un triple personnage est originaire de l'Orient, et peut être regardée comme une des preuves de l'origine aryenne de la race celtique. La triade d'ailleurs appartient essentiellement à toutes les religions orientales et à toutes celles qui en sont dérivées.

On sait que les Aryas, dont nous ne sommes qu'un rameau détaché, tiraient de leurs idées cosmiques une mythologie en apparence très compliquée, mais au fond très simple. Cette mythologie se réduisait en somme à une trinité dont les trois termes étaient : *Agni*, le feu terrestre ; *Indra*, l'atmosphère ; et *Surya*, le soleil ; et les *Védas* affirmaient qu'il n'y avait que trois dieux se réduisant à un seul (1).

La trinité bouddhique ou *triratna* comprenait les trois personnes du *Bouddha*, du *Dharma*, du *Sangha*, tout à fait semblable à la trinité ou *trimourti*, que les brahmanes avaient adoptée de *Brahma*, *Vichnou* et *Civa* (2).

(1) COLEBROOKE, *Notice sur les Védas dans les Livres sacrés de l'Orient. Panthéon littéraire*, p. 313.

(2) RHYS DAVID, *Buddhism (statistique 4-5)*.

Le fond de la religion égyptienne était la connaissance d'un dieu unique en substance, mais triple en personne. La trinité divine comprenait : le père, la mère et le fils (1). Il existait, en outre, une série de trinités locales adoptées par chacun des petits États autrefois indépendants, groupés ensuite sous l'autorité du roi, appelés *nomes*, et formant une sorte de féodalité (2). Au premier rang de ces trinités, père-mère-fils, étaient celles de Thèbes (*Ammon, Mout, Khous*), de Memphis (*Phtah, Sakht, Imouthès*) et d'Abydos (*Osiris, Isis, Horus*). Chaque personne de ces trinités avait ses symboles spéciaux, son rôle et son temple distincts.

A Babylone, le dieu suprême à qui l'on n'élevait point de temple, était *Ilou*. Les Assyriens en avaient fait leur dieu national, sous le nom d'*Assour* (3). De ce dieu Assour procédait la triade d'*Anou*, ou la matière sans forme, — de *Bel*, ou la force qui organise, — et d'*Aou*, qui personnifiait l'intelligence. Venait ensuite la triade astronomique, composée de *Sanas*, le soleil; — de *Sin*, le dieu-lune; — et d'un second *Aou*, l'atmosphère ou le firmament.

A côté de ces divinités triples, on trouve à chaque instant dans la mythologie gauloise des dieux tricéphaliques. La tricéphalie, ou le dieu à trois têtes, était une modification abrégée de la triade, et avait, comme elle, un caractère oriental. La triade brahmanique, en particulier, était tricéphalique (4).

Les autels gallo-romains représentant des triades sont répandus un peu partout dans le midi de la Gaule. On y voit quelquefois trois dieux, le plus souvent trois déesses. Ces trois déesses s'appelaient les Mères, *Matres, Matræ*. C'étaient, en général, de jeunes femmes, presque toujours assises, rarement debout; les cheveux étagés en torsade, ornés d'un bandeau auquel était attaché un voile retombant en plis symétriques des deux côtés de

(1) MASPERO, *Hist. anc. des peuples de l'Orient*, p. 27-28.

LENORMANT, *Hist. anc.*, I, 522.

(2) MASPERO, *Sur la féodalité égyptienne*, *Hist. anc.*, p. 18, 26, 121, *op. cit.*

(3) FR. LENORMANT, *Hist. anc.*, II, p. 182, *op. cit.*

(4) L. ROCHETIN, *Mythologie gallo-romaine*. Mém. de l'Acad. de Vaucluse, t. VII, année 1888.

la tête. Leurs vêtements se composaient d'une robe étroite fermée au cou, d'une tunique à manches courtes, ouverte en pointe sur la poitrine, et d'un *peplum*. Comme attributs, des fleurs, des fruits, une corne d'abondance avec une patère, quelquefois un fuseau ou un enfant sur les genoux. Elles appartenaient à cette catégorie des divinités secondaires, « qui peuplaient l'air, les eaux, les forêts, les montagnes et les vallées, se manifestaient par le cours des fleuves, l'émergence des sources, l'ascension de la sève dans les arbres, l'efflorescence et la fructification de tous les germes féconds renfermés dans le sein de la terre, divinités fatidiques, dispensatrices de l'abondance et représentant en général les forces productives de la nature (1) ».

Presque aussi souvent que les *Matræ*, figurent sur les autels un grand nombre d'autres déesses presque toujours au nombre de trois, les *Suleviæ*, les *Virgines*, les *Dommæ*, les *Proxumæ*, les *Fatæ*, etc..., très répandues notamment dans les pays riverains du Rhône. C'étaient des dieux intimes, familiers, des génies protecteurs de la famille et de la maison. On les appelait quelquefois d'un nom charmant : les dieux « rapprochés » (2).

La mythologie si gracieuse du moyen âge ne fut qu'une survivance des superstitions païennes plus ou moins modifiées par l'influence chrétienne. Les *Matræ* et toutes les divinités analogues se sont alors transformées en fées, en bonnes dames, en dames blanches, en anges gardiens : êtres doux, sensibles et bienfaisants, qui habitaient les rochers, les grottes, les sources, les chaumières et les ruines des vieux châteaux. De son côté, le christianisme naissant a rattaché les croyances relatives aux *Matræ* plus particulièrement au culte de la Vierge. En Provence, il était donc assez naturel d'y voir les trois saintes femmes, les trois Maries. Mieux vaut d'ailleurs changer le nom d'une croyance

(1) FL. VALLENTIN, *Le culte des Matræ dans la cité des Voconces*. Paris, 1880.

(2) Citons encore les *Alaunæ* (ORELLI, 1964), les *Casses* (ORELLI, 1979; — STEINER, *Inscr. Dan. et Rhen.*, I, 777 et 795), les *Comedovæ*, les *Icotiæ*, les *Lugoves* (ORELLI, 1729, 4260; — ALLMER, *Rev. épigr. du midi de la France*, 105; — *Rev. celt.*, t. III), les *Osdiavæ* (*Rev. épigr.*, 7), les *Termunes*, les *Urssæ* (ORELLI, 5073; — *Rev. celt.*, t. III), etc.

que de la détruire, et il faut toujours transiger un peu avec le peuple attaché au passé. Tout le monde y trouve son compte. Les apôtres ont le bonheur de répandre la lumière de la foi nouvelle, et les croyants ne désertent pas les temples. Nous avons déjà vu combien cette sorte d'utilisation des anciennes divinités populaires était fréquente et même recommandée aux premiers âges du christianisme, et avec quelle facilité on faisait disparaître les anciennes idoles et on remplaçait les génies par des saints (1). Les Trémaïé auraient donc pu être, dans le principe, la grossière image de quelque triade gauloise, et les premiers chrétiens y auraient vu ou feint d'y voir la représentation de trois saints ou de trois saintes.

La critique sérieuse doit cependant repousser cette interprétation, quelque séduisante et scientifique qu'elle paraisse. En étudiant le monument de près et sans parti pris, on y reconnaît tout simplement les caractères généraux d'un ex-voto de l'époque gallo-romaine en l'honneur d'une divinité malheureusement inconnue. L'un des personnages est visiblement un homme drapé, les pieds et la tête nus, les cheveux courts. L'autre est une femme voilée. Tous les deux se tournent vers la figure du milieu qui les dépasse de toute la tête, ce qui indique déjà un personnage supérieur. C'est une figure de femme d'un grand caractère; mais ce n'est pas une Diane appuyée sur son arc, comme on l'a cru quelquefois. Le thyrsé ou sceptre qu'elle tient à la main est bien difficile à définir à cause de son état fruste. Tout ce que l'on peut dire, c'est que c'est un attribut de commandement. La mitre orientale semble indiquer, en outre, une de ces divinités de l'Orient dont le culte s'était répandu si facilement sur tout le littoral méditerranéen avec les légions romaines. Les soldats romains aimaient assez, on le sait, les dieux nouveaux, et prenaient facilement la religion des pays qu'ils traversaient. Les dieux orientaux faisaient en quelque sorte partie de leurs bagages; et nous les voyons partout être des adorateurs zélés de Sérapis,

(1) Voir *suprà*, p. 282 et notes.

d'Isis, de Mythra, de Jupiter d'Héliopolis ou de Doliché, de la Grande-Mère, d'Astarté, qui remplacèrent bien vite dans toute la vallée du Rhône les anciennes divinités helléniques (1).

Tout porte donc à croire que la figure centrale est celle d'un dieu de cette catégorie. Quant aux deux autres personnages, dont l'un s'appelait *Caldus*, d'après l'inscription (2), ce sont évidemment les auteurs du vœu, sans doute le mari et la femme, pieusement rangés aux côtés de la déesse, dans cette dévote attitude où l'on voit si souvent sur les tableaux ou sur les ex-voto du moyen âge des donataires ou des suppliants aux côtés de la Vierge ou d'un saint (3).

XII

En dépit de la tradition locale et de la piété populaire, il faut donc renoncer à voir dans le bas-relief des Baux la représentation des saintes légendaires de la Provence, encore moins la preuve matérielle de leur débarquement. Mais la persistance de la croyance à l'arrivée d'une première mission apostolique dans la région du bas Rhône, à l'origine même de notre ère, est telle que le fait en lui-même ne saurait être repoussé de parti pris et sans examen sérieux de la part de la critique impartiale. Il n'est pas douteux, d'ailleurs, que la région méditerranéenne de la Gaule n'ait reçu de très bonne heure la visite des missionnaires de la foi nouvelle. Cette question de l'apostolicité immédiate des Gaules est certainement une de celles qui intéressent le plus notre histoire nationale. Elle a soulevé, depuis le commencement du dix-septième siècle, des discussions assez vives entre les critiques et les légendaires,

(1) CAM. JULIAN, *Bull. épigr.*, 1886.

(2)

||||| F . CALDVS
 |||OV . PRO . SAL(ute) |||
 |||| VRICVS ||||

(D'après la lecture de M. Héron de Villefosse et de M. Rochetin.)

(3) L. ROCHETIN, *Les Baux dans l'antiquité*. Avignon, 1890.

tous deux armés, il faut en convenir, de textes et de documents qui ne manquent pas d'une réelle valeur (1). Deux écoles se sont trouvées ainsi en présence : — l'une, s'appuyant sur la tradition pure, qui n'a pas varié depuis dix-huit siècles, affirmant que la parole divine a été portée en Gaule du temps des apôtres par les disciples mêmes de Jésus-Christ, et que des Églises régulières y ont été dès lors hiérarchiquement constituées ; — l'autre soutenant, au contraire, que, à part quelques prédications isolées et même douteuses dans la province romaine, le christianisme n'y a produit que des résultats éphémères, que tout s'est réduit à une sorte d'apostolat nomade et vagabond, et qu'on ne saurait même affirmer historiquement son existence en Provence avant le milieu du second siècle (2).

Nous ne saurions entrer ici dans une discussion qui ne sera pas de longtemps épuisée. Nous croyons seulement devoir rappeler qu'il est historiquement prouvé qu'une mission grecque, venue d'Asie et conduite par saint Pothin, s'établit à Lyon dans la

(1) S. GREG. TUR., *Hist. Franc.*, l. I, ch. XXVIII, XXIX.

SULP. SEV., *Hist. eccles.*, t. II, ch. XXXIII.

S. GREG. TUR., *De gloria mart.*, l. I, ch. XII, LV et LVI.

Id., *De gloria confess.*, ch. LXXX.

(2) *Itaque cum ipso catholicæ religionis exortu cœpisse gallicanis in finibus venerandæ fidei primordia respirare...* (S. GREG. TUR., *Hist. Franc.*, IX, 39.)

Sane quoniam metropolitane Arelatensium urbi vetus privilegium minime derogandum est, ad quam primum ex hac sede Trophimus, summus antistes, ex cujus fonte totæ Galliæ fidei rivulos acceperunt, directus est; idcirco quascumque parochias in quibuslibet territoriis, etiam extra provincias suas, ut antiquitus habuit, intemerata auctoritate possideat. Data XI kalendas apriles, Honorio Augusto XI et Constantio II, consulibus. (S. ZOSIM., *Epist.*, ch. III.)

Omnibus etenim regionibus gallicanis notum est, sed nec sacrosanctæ Ecclesiæ Romanæ habetur incognitum, quod prima intra Gallias Arelatensis civitas missum a beatissimo Petro apostolo sanctum Trophimum habere meruit sacerdotem; et exinde aliis paulatim regionibus Galliarum bonum fidei et religionis infusum... (S. LEONIS OPP., *Epist.*, LXV, ch. II et III.)

Cf. DUPIN, *Biblioth.*, t. III.

TILLEMONT, *Hist. ecclès.*, t. XII.

FLODOARD, *Hist. ecclès.*, l. III, ch. III et IV.

BOLLAND., *Act. SS.*, 23 aug.

F. REINAUD, *La tradition des Saintes-Maries.*

I. GILLES, *La légende des Saintes-Maries*, 1874.

A. GAUTIER-DESCOTTES, *L'église des Saintes-Maries ou de la villa de la Mer. Formation de la Camargue. Les Rhônes à divers âges*, 1879.

seconde moitié du second siècle. Saint Pothin était disciple de saint Polycarpe, évêque de Smyrne, disciple lui-même de l'apôtre saint Jean. Cette mission prospérait déjà depuis quelques années, et avait même fondé une église à Vienne, lorsque, en l'année 177, sous le règne de Marc-Aurèle, éclata la violente persécution mentionnée par Sulpice Sévère, et dont les détails les plus précis nous sont donnés par la lettre que les chrétiens de Lyon et de Vienne écrivirent à leurs frères d'Asie, lettre précieuse et touchante reproduite intégralement dans l'histoire ecclésiastique d'Eusèbe de Césarée (1).

La critique s'est emparée de ce fait, et en a conclu un peu précipitamment que Lyon avait été le foyer primitif d'où la foi avait rayonné en Gaule, et que saint Irénée, successeur de saint Pothin, avait été le promoteur du grand mouvement qui conquiert au christianisme tout l'Est de la Celtique, et n'atteignit que plus tard les villes importantes de la Narbonnaise.

C'est méconnaître le rôle que Marseille et Arles n'ont cessé de remplir vis-à-vis de la Grèce et de l'Orient, que de supposer qu'une mission orientale ait pu pénétrer en Gaule, sans laisser dans ces deux villes des traces de son passage. Le Rhône était alors, bien plus encore qu'aujourd'hui, la grande voie commerciale et politique de la Gaule; c'était même à peu près la seule. Arles notamment était, à l'origine de notre ère, le centre de toutes les communications du pays, le passage obligé par lequel les deux moitiés de l'ancienne province entretenaient des relations, le port intérieur où devaient nécessairement aboutir tous les voyageurs et toutes les marchandises. Lorsqu'on se rendait en Gaule, en venant soit de Rome, soit de Grèce, soit d'Asie, il était bien difficile de ne pas aborder d'abord à Marseille et de ne pas s'arrêter ensuite à Arles avant de remonter jusqu'à Lyon. Cette dernière ville n'était que la troisième étape du voyage. Il était, d'ailleurs, d'un intérêt essentiel pour les premiers chrétiens de s'établir dans le Sud de la « Province » beaucoup plus civilisé que le Nord et le

(1) Voir tome I^{er}, ch. IV, p. 447 et suiv.

centre de la Celtique; car ils se trouvaient immédiatement en relation avec les villes grecques du littoral, intelligentes, riches, peuplées, parlant leur langue, où leur doctrine et leurs exemples devaient tout de suite obtenir des résultats féconds.

L'arrivée des premiers missionnaires par Marseille et par Arles présente donc tout au moins une certaine probabilité; et rien n'est plus naturel que d'admettre la tradition, — la légende si l'on veut, — qui fait débarquer à Marseille, ou sur les plages basses du delta du Rhône, les émigrants de Judée, presque au lendemain du sacrifice du Calvaire.

La critique a cru réduire à néant la tradition, en soutenant que le territoire des Saintes-Maries ne pouvait exister aux premiers siècles de notre ère. Des cartes ont été dressées à ce sujet, retranchant sans plus de façon toute la zone littorale de la Camargue et, en particulier, la plage voisine de l'embouchure du petit Rhône. La critique s'est trompée. Ce territoire existait; et ce sont les cartes qui sont inexactes. Toute la côte de la Camargue n'avance pas en mer d'une manière uniforme. Sans les apports incessants du grand Rhône, le littoral sablonneux du delta, limé sans relâche par le frottement du courant, qui règne pendant la plus grande partie de l'année de l'Est à l'Ouest, rongé par la morsure des vagues, finirait par disparaître peu à peu; la mer creuserait de nouveau la côte et reconstituerait à la longue le golfe primitif du Rhône que le fleuve a comblé. Les contours et les variations des rivages sont, en effet, la résultante d'une lutte permanente entre le fleuve qui les nourrit et la mer qui les appauvrit. Tantôt la mer consomme moins de limon que le fleuve n'en apporte, et alors la côte avance; c'est le cas de la grande embouchure du Rhône, celle qui se trouve du côté de Marseille. Tantôt l'usure de la mer reprend le dessus, et l'érosion se produit; c'est le cas de l'embouchure du petit Rhône et du territoire des Saintes-Maries.

L'existence ancienne de cette plage a été d'ailleurs récemment confirmée en dehors de toute préoccupation historique ou religieuse et avec une pleine autorité. Une inscription du premier siècle, portant dédicace à des déesses augustes, mal interprétée

jusqu'à ce jour, a été trouvée aux Saintes-Maries mêmes et ne permet pas de douter qu'il y a près de dix-huit siècles on habitait déjà sur cette partie du rivage, qu'on y parlait latin, qu'on y élevait des autels aux divinités officielles de l'empire, — qu'en un mot le territoire existait (1).

(1) Tout le monde connaît de nom le village des Saintes-Maries-de-la-Mer, perdu au fond de la Camargue, sur les bords de la Méditerranée. C'est là que, suivant une légende chère à la Provence, abordèrent, aux temps apostoliques, Marie Salomé et Marie Jacobé, là qu'elles vécurent et qu'elles furent enterrées. On a raillé amèrement cette douce légende, et, le plus souvent, c'est en rappelant que les Saintes-Maries n'existaient pas au temps des Romains. On a répété que le delta du Rhône, au premier siècle de l'ère chrétienne, se prolongeait beaucoup moins dans la mer, et que c'est tardivement, après une longue et continuelle invasion des alluvions du Rhône, que s'est formé le rivage des Saintes-Maries. On a fait, à ce sujet, de merveilleux calculs sur les apports du fleuve et les déplacements de la rive, et l'on a ainsi trop souvent remplacé la légende chrétienne par un roman géographique. Or, en 1448, le bon roi René, raconte un document contemporain, fit pieusement rechercher « les corps des Saintes Dames » ensevelies sous l'église de Notre-Dame-de-la-Mer. On ignorait où elles reposaient, mais, en faisant les fouilles, on découvrit « une pierre de marbre » présentant une inscription latine. On la lut à grand-peine, car les lettres étaient gravées à rebours, mais enfin on put la comprendre; elle indiquait où il fallait creuser (ΑΥΑΟ, *cava*, disait le texte), pour retrouver les reliques. La pierre est perdue, mais le document en question nous en a conservé le texte bizarre. Comme ce texte n'avait d'autre sens que celui que les pieux chercheurs du quinzième siècle ont voulu lui donner, il n'y avait qu'un parti à prendre pour M. Hirschfeld: voir dans cette inscription une sainte fraude et la mettre à sa place parmi les textes faux ou falsifiés; c'est ce qu'il a fait sans hésitation, et la feuille du volume où a été imprimée l'inscription des Saintes-Maries, *inter falsas vel alienas*, a été tirée une des premières (*). Mais, peu après, M. Hirschfeld retrouva par hasard deux nouvelles copies de ce monument, toutes deux dans des manuscrits bien oubliés, l'un à la bibliothèque de Carpentras, l'autre à celle du Vatican. Ces copies étaient dues à des voyageurs du seizième siècle(**), parfaitement désintéressés au sujet du culte des Saintes-Maries et suffisamment érudits; et l'une de ces copies est si claire, l'inscription devient si facile à comprendre qu'il a fallu de toute nécessité lui rendre ses droits à l'existence et la réimprimer parmi les monuments authentiques. Là où les savants du roi René avaient lu, à rebours, ΑΥΑΟ, *cava*, « creuse ici, tu trouveras les saintes reliques », il y avait AVG, *Augustis*, « dédicace à des déesses augustes ». Aussi voit-on le texte apparaître de nouveau dans le courant de ce volume, sans l'astérisque déshonorant qui révèle l'inscription fausse (***). Seulement, il n'a pas encore achevé, je crois, son voyage à travers le Corpus. M. Hirschfeld l'a placé en effet, je ne sais trop pourquoi, à côté de ceux de saint Gilles; il reste à remettre l'in-

(*) P. 10*, n° 120*.

(**) Cf. p. 34*. Burle a dû aller aux Saintes-Maries, bien que M. Hirschfeld semble ne pas le croire.

(***) P. 501, n° 4101.

Est-ce à dire pour cela que la légende doive être acceptée avec une entière confiance (1) ? Il serait peut-être téméraire d'aller aussi loin. Tout ce que l'on peut dire, c'est que, si le musoir du grand Rhône a progressé régulièrement depuis l'origine de notre ère et a gagné sur la mer, l'effet inverse s'est produit pour le musoir du petit Rhône, et que les plages voisines ont, au contraire, depuis la même époque, une légère tendance au reculement. Affouillement lent sans doute, mais continu et suffisant pour permettre d'affirmer l'existence du territoire il y a dix-huit siècles.

On a donc remplacé la légende chrétienne, qui n'a rien de matériellement impossible, par une sorte de roman géographique absolument inexact. Sans doute, on ne doit envisager qu'avec une très grande réserve tout ce qui se rapporte à la présence, ou même seulement au passage sur notre sol des femmes de l'Évangile, de Magdeleine, de Lazare et de leurs compagnons; et tout au plus

scription à sa place parmi celles du territoire d'Arles, auquel les Saintes-Maries ont toujours appartenu. Ainsi, à l'époque romaine, on habitait déjà sur ce point du rivage, le plus isolé de toute la Gaule, on y parlait latin, on y élevait des autels aux déesses augustes; il y avait là, perdue aux bords de la Méditerranée, une « villa de la mer », qu'a remplacée, dans la suite des temps, le sanctuaire de « Notre-Dame-de-la-Mer », et depuis dix-huit siècles, en dépit de la lutte entre les flots et les alluvions du Rhône, le rivage n'a point bougé à cet endroit de la Camargue.

CAM. JULIAN, *Corpus inscriptionum latinarum*, t. XII; *Inscriptiones Gallie Narbonensis latinæ*. Edidit Otto Hirschfeld, 1888, 1 vol. in-fol. Berlin. *Journal des Savants*. Août 1889.

(1) Malgré l'absence de documents, on peut croire que des villes commerçantes comme Marseille, où florissait la civilisation gréco-romaine, eurent de bonne heure des communautés chrétiennes dont l'histoire n'a pas conservé le souvenir. Mais on ne peut considérer comme un souvenir de l'évangélisation des Gaules la légende du débarquement de Lazare, de Marthe et de Marie en Provence. Faillon (*Monuments inédits sur l'apostolat de sainte Marie-Magdeleine en Provence*, Paris, 1865), qui a étudié avec beaucoup de soin les origines de cette histoire, et qui en a recueilli les monuments avec piété, n'a pu trouver aucun document authentique antérieur au onzième siècle. (L'abbé HEMMER, *Histoire de l'Église*. Paris, 1890.)

Cf. DUCHESNE, *Mémoire sur l'origine des diocèses épiscopaux dans l'ancienne Gaule*. (Mém. de la Soc. nat. des ant. de France, t. L, 1890.)

HÉNAULT, *Origines chrétiennes de la Gaule celtique*, 1884.

Sur l'état politique de la Gaule, d'Auguste à Dioclétien, pendant la période d'évangélisation, voir MOMMSEN, *Röm. Gesch.*, t. V.

doit-on regarder comme vrai le fait traditionnel dans son ensemble, en le dégageant des détails et des épisodes dont la piété et la poésie populaires l'ont entouré (1). Ce n'est là, il faut en convenir, qu'une tradition; mais la tradition est un des éléments de l'histoire: c'est l'histoire parlée qui a précédé l'histoire écrite et qui l'a formée. Cette tradition est fort nette et se réduit, en somme, à un fait d'une extrême simplicité, qui est le débarquement à Marseille et en Provence, au premier siècle de notre ère, de quelques fugitifs asiatiques. Or, un débarquement dans de pareilles conditions n'a rien que de très plausible, si l'on réfléchit que les villes grecques de la Gaule méridionale étaient, depuis plusieurs siècles, en relation constante et régulière avec les côtes de l'Asie Mineure. Il est donc difficile d'admettre qu'une des plus riches contrées du monde, celle qu'on appelait la « Province par excellence », la Provence, dont les communications par mer avec Rome et l'Orient étaient très actives au premier siècle, n'ait pas été l'une des premières désignées pour cette immense prédication qui, sur l'ordre du Maître, allait porter la bonne nouvelle à toutes les nations de l'univers.

Le christianisme n'a donc pas été en Gaule, comme on l'a dit quelquefois, une importation gréco-orientale datant seulement du

(1) Il existe en Orient, au sujet de Lazare et de Marie-Magdeleine, des traditions assez vagues sans doute, mais toutes différentes de la tradition provençale. Ces contre-légendes ne sont pas étayées de documents plus authentiques que la légende des Saintes-Maries en Provence.

Nicéphore (*H. E.*, II, 10) raconte que Marie-Magdeleine vint à Rome pour accuser Pilate de son inique jugement. Modeste, patriarche de Constantinople (*Hom. in Marias*), dit qu'elle se rendit à Éphèse, après la mort du Christ, avec la Vierge et Jean, qu'elle y mourut et y fut ensevelie. L'empereur Léon le Philosophe (vers l'année 890) transporta son corps d'Éphèse à Constantinople (*Acta Sanctorum*, I) et le déposa dans l'église de Saint-Lazare.

Quant au corps de Lazare, il aurait été découvert vers l'année 820 dans l'île de Chypre (SUICER, *Thesaurus*, II, 208). Cf. FABRICIUS, *Codex apocr. N. Testam.*, III, 475, et *Lux Evang.*, p. 288.

PHILON, *Apocryph.*, p. 771.

LANNOY, *Dissert. sur l'arrivée de Lazare en Provence*, III, 1.

Voir Rev. JOHN MCCLINTOCK, D. D., et JAMES STRONG, S. T. D., *Cyclopædia of biblical, theological and ecclesiastical literature*, vol. V. — K. L. MC, in *Voc., Mary et Lazarus*, New-York, 1891.

deuxième siècle. Il a été une importation orientale directe qui remonte au milieu du premier siècle, c'est-à-dire à l'origine même des temps apostoliques, vers l'an 47 ou 48 de notre ère. Rien n'empêche donc de croire que les déserts de la Camargue ont vu passer le pieux cortège des amis du Christ. Le fait en lui-même est géologiquement possible et historiquement acceptable.

CHAPITRE ONZIÈME

LE RHONE MODERNE.

L'AGRICULTURE ET LES TRANSPORTS.

Absence de navigation dans le Valais. — Navigation sur les lacs de Genève, du Bourget, d'Annecy. — Flottage de l'Arve. — Faible navigation de l'Ain et du Rhône jusqu'à Lyon. — Mauvaises conditions de navigabilité du fleuve. — Vitesse du courant, instabilité du lit. — *Mouilles et maigres*. — Absence de roulage de terre dans les temps anciens. — Matériel de transport sur terre, *pilentum, carruca, plastrum, rheda*. — Matériel de navigation, *scapha, navis oneraria, utricularia navis*.

Premiers grands projets d'amélioration du Rhône. — Projets des ingénieurs Céard, Cavenne, Krantz. — Ancien canal de Richelieu ou de Provence. — Différents systèmes d'amélioration des fleuves : canalisation, régularisation, canal latéral. — Régularisation des fleuves allemands. — Régularisation du Rhône. — Lit mineur. — Dignes submersibles, épis plongeurs, épis noyés, seuils de fond, *Grundschwellen*. — Constitution du profil normal. — Résultats obtenus. — Les *Verein* et la navigation en Allemagne. — Chambres de navigation. — Matériel navigable du Rhône. — Bateau-écluse. — Bateaux porteurs et grappins. — Touage en relais.

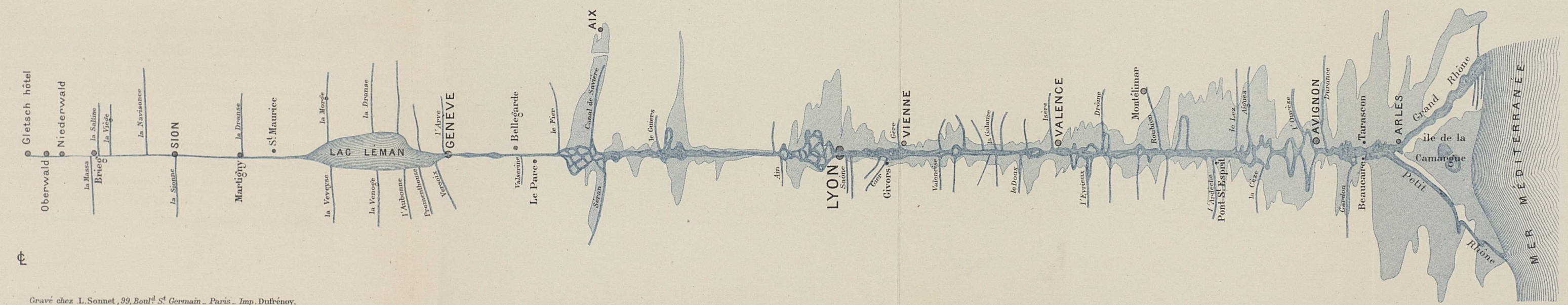
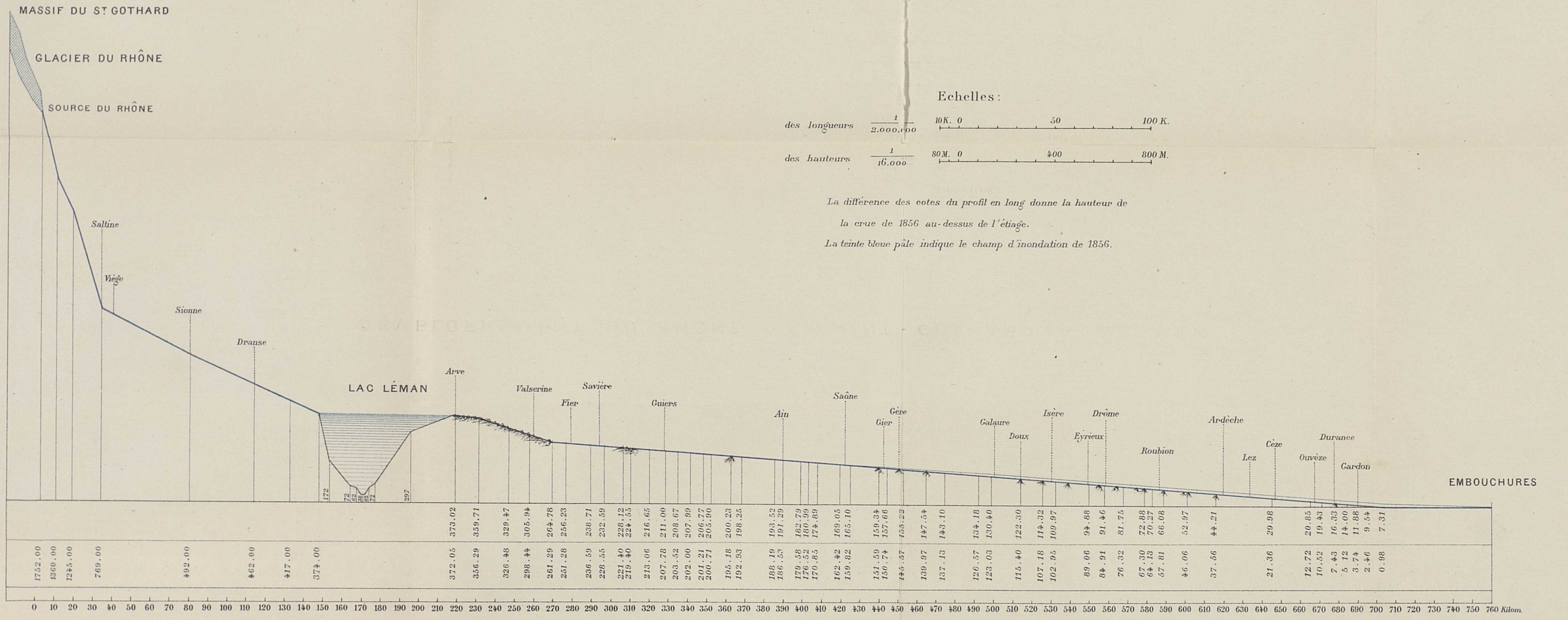
Le Rhône, fleuve agricole. — Canaux dérivés de la Durance. — Projet de dérivation du Rhône de l'ingénieur Dumont. — Variantes Chambrelent et Léger. — Le Rhône dans l'avenir.

I

De nos jours, comme dans les temps anciens, l'extrémité du lac de Genève, à l'entrée du Valais, marque la limite naturelle qui sépare le Rhône en deux parties bien distinctes : en amont le Rhône alpestre, qui s'étend du Léman au glacier du Gothard, absolument inutilisable pour les transports et l'agriculture; en aval le lac et le fleuve qui lui fait suite, flottable très peu au-dessous du barrage de Genève, et dont les conditions de navigabilité s'améliorent à mesure qu'on approche de Lyon.

Dans ce long couloir du Valais, qui n'a pas moins de 150 kilo-

DÉVELOPPEMENT DU RHÔNE, DU SAINT GOTHARD À LA MER





X mètres de développement, le Rhône n'est qu'un torrent dangereux et violent. Tout au plus l'homme peut-il s'en servir comme force motrice. Mais le pays est essentiellement pastoral, nullement industriel. Partout des prairies, des bois, de la vaine pâture. A peine quelques moulins et des scieries. L'eau ruisselle sur toutes les pentes. Les torrents latéraux qui dévalent dans le Rhône, les moindres plis de terrain qui reçoivent les eaux de fusion des neiges supérieures, les sources qui jaillissent de toutes parts, alimentées par l'immense approvisionnement des glaciers, entretiennent sur les deux versants une humidité et une fraîcheur incomparables. L'homme ne sent nulle part le besoin de s'assurer la possession de l'eau; elle surabonde. Il n'a, au contraire, qu'un souci, c'est de s'en préserver. Le fleuve est en somme plutôt un ennemi qu'un auxiliaire. Les écueils, les rochers, les bas-fonds s'opposent même à un flottage régulier et continu. Les énormes troncs d'arbres abattus que l'on précipite dans les gorges latérales finissent toujours, de chute en chute, par aboutir au Rhône. Celui-ci les roule à son tour, les brisant quelquefois contre les rochers de son lit. C'est le seul élément et le seul mode de transport compatibles avec un régime tout à fait torrentiel.

II

X La grande nappe tranquille du Léman présente, au contraire, d'excellentes conditions de navigabilité. Un peu au-dessous, presque à la limite des Alpes savoisiennes et dauphinoises, les lacs d'Annecy et du Bourget peuvent aussi être considérés comme des annexes du Rhône dans lequel ils écoulent le trop-plein de leurs eaux. Le premier ne communique avec lui que par une petite rivière très pittoresque, le Fier, dont les trois derniers kilomètres sont théoriquement considérés comme navigables, mais ne sont en fait l'objet d'aucune fréquentation. C'est une rivière de touriste et non une voie commerciale. Les gorges étroites du Fier ne permettent aucune relation, aucun échange entre le lac et le fleuve.

Le lac du Bourget, au contraire, est relié au Rhône par un petit canal de 4 kilomètres de longueur assez profond. Le canal de Savières ondule presque à fleur de terre à travers les grasses prairies d'alluvions qui se perdent peu à peu dans les anciens marécages de Chautagne, et débouche dans le grand fleuve aux abords de Culoz. Le Rhône est déjà navigable depuis près de 25 kilomètres, et un service régulier de bateaux à vapeur a pu être établi entre le lac et Lyon.

Les trois lacs de Genève, d'Annecy et du Bourget, calmes, profonds, sans courant sensible, sont, pendant l'été surtout, l'objet d'une navigation de plaisance très active. Une petite flotte de bateaux à vapeur a Genève pour port d'attache, sillonne le petit et le grand lac dans tous les sens, et dessert plusieurs fois par jour plus de vingt ports ou escales échelonnés sur leurs rives, dont quelques-uns, comme Genève, Morges, Lausanne, Vevey, Thonon, Evian, ont une réelle importance. Le « tour du lac » est d'ailleurs une excursion merveilleuse, classique, incessamment renouvelée par des milliers de voyageurs.

Le lac d'Annecy compte sur ses rives huit stations de bateaux à vapeur qui sont des centres de villégiature renommés.

Le lac du Bourget n'en a que deux ; mais l'une d'elles est le petit port de Puer, faubourg de la station thermale d'Aix-les-Bains, qui devient une véritable ville cosmopolite pendant trois mois de l'année. C'est alors le point de départ de la ligne de navigation continue d'Aix à Lyon, dont le parcours présente, en été surtout, un charme et un intérêt tout particuliers.

Les voyageurs de plaisance et les touristes constituent, à vrai dire, le seul mouvement dans les deux petits lacs d'Annecy et du Bourget. Ce mouvement s'arrête complètement à la fin de la belle saison ; il est presque nul pendant les trois quarts de l'année, et on ne peut compter que pour mémoire quelques transports de matériaux ou de bois qui se font de rive à rive au moyen de grandes barques à voile. Ce trafic tout local ne dépasse pas 2,600 tonnes pour le lac d'Annecy, 4,500 pour le lac du Bourget.

Il n'en est pas de même sur le lac de Genève. Le Léman est

une sorte de petite mer intérieure qui baigne plusieurs villes dont l'une est presque une capitale, et un nombre considérable de hameaux prospères. Aux abords de ces centres de population se développe, sur une étendue de plusieurs kilomètres, une riche banlieue, formant une ceinture continue de villas opulentes et de châteaux. Sur la rive française du lac, d'Hermance à Saint-Gingolph, le tonnage effectif est de près de 140,000 tonnes; il est un peu supérieur sur la rive suisse beaucoup plus peuplée. Le trafic intérieur de l'ensemble du lac de Genève dépasse 300,000 tonnes. C'est à peu près la moitié du tonnage de la Saône et du Rhône dans leurs parties les plus fréquentées, en amont et en aval de Lyon; près du triple du tonnage du Rhône seul, entre le château du Parc, où le fleuve commence à être régulièrement navigable, et le confluent de la Saône (1).

III

Cette première partie du cours du Rhône, de la frontière suisse à Lyon, n'a, du reste, et n'aura jamais qu'une importance médiocre. Elle mesure 200 kilomètres environ; mais, sur près de 40 kilomètres, le fleuve est absolument impropre à toute navigation. Entre le mont du Vuache et le grand Credo, dernier contrefort du Jura, l'étranglement est extrême. Sur près de 10 kilomètres, le fleuve n'a pour ainsi dire pas de vallée. Bordé de falaises à pic, il bouillonne au fond d'une formidable cluse, prend des allures de cataracte, disparaît même complètement dans ce gouffre célèbre qu'on appelle la « perte du Rhône » et qui a son histoire tragique (2); et on ne peut l'utiliser qu'à Bellegarde comme force motrice.

Presque à la sortie du Léman, il reçoit sur sa rive gauche les eaux du torrent de l'Arve. L'Arve est le grand couloir d'égout-

(1) Voir les statistiques annuelles de la navigation intérieure publiées par le Ministère des Travaux publics.

(2) Voir *suprà*, t. I^{er}, ch. III, VI, p. 329 et suiv.

tage des glaciers du Mont Blanc. Bien que classé comme flottable en trains un peu au-dessous de Chamonix, sur près de 70 kilomètres de longueur, et offrant un mouillage minimum de 0^m,40 et un mouillage moyen de 0^m,80, l'Arve, à cause de son effrayante vitesse, est absolument impraticable aux petits bateaux, qui pourraient à la rigueur le descendre, non sans quelque danger, mais ne pourraient jamais le remonter. Le torrent en pleines eaux ne peut donc servir qu'à la descente de quelques bois abattus sur les pentes fort raides dont il baigne le pied. Ce transport est tout local, presque insignifiant, et n'entre pas en ligne de compte dans le tonnage général du Rhône.

Le seul affluent sérieux du fleuve avant Lyon est la rivière de l'Ain. Flottable dans sa partie supérieure, l'Ain est navigable sur près de 100 kilomètres avant son confluent; mais le flottage et la navigation sont très intermittents, et n'ont lieu qu'en temps de crue avec des hauteurs d'eau de 1 mètre à 1 mètre 30. Le mouvement a lieu tout entier à la descente; il ne dépasse pas 5,000 tonnes de bois, dont quelques centaines seulement transportées par petits bateaux, et la plus grande partie abandonnée au cours de l'eau.

Les conditions de navigabilité du Rhône entre le Parc et Lyon ont été sensiblement améliorées depuis près de vingt ans. Sur certains hauts-fonds le mouillage ne dépassait guère autrefois 0^m,30 pendant les basses eaux, et il fallait presque toujours attendre l'époque de la fonte des neiges au printemps pour pouvoir naviguer d'une manière à peu près continue. Aujourd'hui, le mouillage minimum est de 0^m,60, et la navigation possible pendant la majeure partie de l'année. La pente est forte cependant — 0,90 en moyenne par kilomètre — et ne peut guère être remontée par les barques chargées. A part les petits bateaux à vapeur qui, pendant l'été, font, de Lyon à Aix-les-Bains, le service des voyageurs et accessoirement celui de quelques marchandises, tout le trafic est à la descente, et a lieu au moyen de bateaux plats, appelés « rigues », portant 200 tonnes en moyenne, abandonnés au fil de l'eau et

remontés par des chevaux à vide. Le tonnage effectif est à peu près de 90,000 tonnes, dont 5,000 à 6,000 environ en bois flottés; 1,500 à 2,000 en bois de service ou à brûler; plus de 80,000 en matériaux de construction; le tout à destination de Lyon (1). Dans cette partie de son cours, le fleuve, tel qu'il est aujourd'hui, paraît donner tout ce qu'il peut. C'est un trafic spécial réglé par la marche des constructions lyonnaises auxquelles il fournit les pierres de taille que l'on extrait un peu partout dans les magnifiques carrières qui le bordent. Là, semble devoir se borner son rôle commercial. Les marchandises à destination ou en provenance de la Suisse prendront toujours la voie du chemin de fer beaucoup plus courte et plus rapide, qui traverse d'abord la vallée industrielle de l'Engarine, et se bifurque, au débouché du canal du Bourget, en deux lignes qui contournent les deux rives du Léman.

IV

La partie sérieusement exploitée et aménagée du Rhône commence à Lyon. La Saône en est le véritable prolongement, non seulement au point de vue géographique, mais encore et surtout au point de vue commercial. Les bassins du Rhône et de la Saône n'en forment en réalité qu'un; et bien que le régime des deux cours d'eau soit très différent, l'un étant une rivière paisible et canalisée, l'autre un fleuve torrentiel, libre de toute entrave et seulement contenu et régularisé, ils ont constitué de tout temps une seule et même artère, la plus importante certainement de toutes celles qui ont mis en communication les peuples riverains de la Méditerranée avec le Nord du continent européen.

L'Europe possède, en effet, très peu de grands cours d'eau qui débouchent dans la Méditerranée. Le Nil, malgré son long développement, est surtout un fleuve agricole dont le rôle essentiel est

(1) *Guide officiel de la navigation intérieure, publié par le Ministère des Travaux publics.*

de fertiliser le delta de la basse Égypte; en amont du delta, ce n'est plus qu'une gorge stérile bordée de falaises dénudées et traversant une succession de déserts souvent impitoyables. Les fleuves de l'Italie n'ont qu'un faible parcours, sont en général torrentiels, et peuvent à peine desservir l'étroite zone comprise entre les Apennins et la mer. Le seul fleuve navigable de l'Espagne est l'Èbre; mais son action s'arrête bien avant la barrière des Pyrénées. Quant aux fleuves de la Grèce, malgré leurs noms célèbres et leurs souvenirs héroïques, ce ne sont que des ravins encombrés de rochers qu'on traverse presque partout à gué, souvent à pied sec, qui n'ont jamais eu et n'auront jamais la moindre valeur comme voies navigables.

Le Rhône est le seul fleuve méditerranéen qui pénètre très avant dans les terres. Il se continue par la Saône et le canal de Bourgogne jusqu'à l'Yonne; par l'Yonne, jusqu'à la Seine, Paris et la Manche; par la Seine et l'Oise, il communique avec les canaux du Nord; par la haute Saône canalisée, avec ceux de l'Est, l'Escaut, le Rhin, la Belgique et l'Allemagne. Il est, en outre, doté, en tout temps, d'un volume d'eau suffisant pour permettre une grande navigation libre et presque sans interruption.

Les difficultés et les entraves que subit la navigation sur tous les grands cours d'eau sont, en effet, de trois ordres : les brouillards et les glaces, les crues extraordinaires, les basses eaux. Sur le Rhône, les brouillards ne produisent que de courts retards et jamais d'interruptions durables. Les glaces ne sont que des obstacles temporaires et d'une durée bien inférieure à celle que l'on éprouve sur toutes les rivières et sur tous les canaux de l'Est et du Nord. Les crues extraordinaires sont très rares, en général passagères, et n'interrompent la navigation à des intervalles de plusieurs années, que pendant un laps de temps très restreint (1). Il n'y a rien à faire contre les brouillards, les glaces et les grandes crues, il faut les subir; mais cette sujétion est, pour ainsi dire, insignifiante sur le Rhône. Les seules difficultés sérieuses pour la

(1) *Exposé des motifs sur le projet de loi ayant pour objet l'amélioration du Rhône entre Lyon et la mer. Journal officiel du 14 août 1876. Annexe n° 303.*

navigation sont les basses eaux, l'instabilité du lit, les bancs de gravier qui l'obstruent et la vitesse du courant.

Le Rhône n'est pas, à proprement parler, une rivière; c'est un énorme torrent dont le fond mobile se déplace sans cesse. Ce fond est entièrement composé de galets roulés et arrondis, dont le volume va en décroissant de Lyon à Soujean, un peu au-dessous de Beaucaire, où ils sont réduits par le frottement à l'état de sable et de limon. La vitesse superficielle des eaux à l'étiage, qui ne diffère pas sensiblement de la vitesse du fond, est très variable, mais toujours assez considérable : — 1 mètre 50 à 2 mètres 50 environ, sur certains passages 3 mètres 50. Pendant les crues et en temps d'inondation, cette vitesse augmente quelquefois de plus du double.

La vitesse à l'étiage est déjà suffisante pour provoquer le déplacement des plus petits galets qui descendent lentement la pente du lit; mais dans les crues assez élevées, aux passages rétrécis et dans les courbes concaves un peu raides où se porte le courant, la force d'entraînement est telle que le fond du lit tout entier marche en même temps que le fleuve. C'est une débâcle générale. Les graviers, sur une certaine épaisseur qu'il est naturellement impossible de connaître, sont à chaque instant entraînés à l'aval et remplacés au fur et à mesure par des graviers venus de l'amont. Un observateur attentif, placé dans un canot allant sans bruit, peut très bien, sinon voir, du moins entendre tous ces mouvements et distinguer le clapotement de l'eau superficielle du crépitement continu résultant des chocs successifs de ces millions de cailloux qui roulent ainsi les uns sur les autres. Il peut même percevoir avec assez de netteté les heurts des gros galets qui se détachent du bruissement général produit par la masse des petits (1). Ce n'est pas un fleuve qui chemine ainsi de Lyon à la mer, ce sont deux fleuves superposés : l'un liquide que l'on voit et que l'on touche, l'autre invisible formé d'une infinité de petits corps solides qui se déplacent sans cesse en diminuant à chaque instant

(1) JACQUET, *Rapport sur l'amélioration du Rhône entre Lyon et la mer*, 1^{er} juillet 1878. Arch. du serv. spéc. du Rhône.

leur volume et finissant, après un parcours de 300 kilomètres, par n'être plus que du sable fin et un impalpable limon.

Une autre des caractéristiques du Rhône, c'est l'alternative entre les bas-fonds et les hauts-fonds. En langage d'ingénieur, les premiers sont appelés des *mouilles*, les seconds des *maigres*. Les mouilles se trouvent ordinairement sur la rive concave, les maigres sur la rive opposée au point d'inflexion avec la courbe suivante. Le fleuve ayant de nombreux points d'inflexion, les mouilles et les maigres alternent le long des deux rives. Il arrive souvent que les mouilles se succèdent, pour ainsi dire, bout à bout; c'est le cas ordinaire lorsque le Rhône coule dans un seul bras, et qu'aucune cause accidentelle — nature du fond ou des rives, affluent latéral faisant irruption dans le lit majeur, rétrécissement brusque ou épanouissement du lit — ne produit de perturbations dans la continuité du courant. Mais le fleuve se divise souvent en plusieurs bras; sa section, sa vitesse, sa pente varient; toutes ces causes provoquent quelquefois des déviations dans le courant et la formation de mouilles et de maigres tantôt à droite, tantôt à gauche. Les mouilles peuvent alors chevaucher l'une sur l'autre sur une certaine étendue.

L'intervalle entre deux mouilles profondes constitue toujours un haut-fond, un véritable seuil. Si les mouilles sont rapprochées et bout à bout, ce seuil ne présente pas de graves inconvénients; il a une direction sensiblement normale à la direction générale des rives; il forme un déversoir court, très noyé, sur lequel la lame déversante est assez épaisse; le mouillage y est de 1 mètre 50 à 2 mètres; l'inflexion dans la ligne du thalweg se fait d'une manière insensible et suivant une courbe très adoucie, et le mauvais passage peut être aisément franchi par les bateaux.

Mais lorsque les mouilles chevauchent l'une sur l'autre sur une certaine longueur, la ligne du thalweg passe brusquement d'une rive à l'autre, en suivant une direction presque normale à la direction générale du fleuve; le seuil qui sépare les deux bas-fonds se présente alors en écharpe très longue, presque parallèle

aux rives, et constitue un long déversoir très peu noyé. La lame d'eau déversante est très mince, le mouillage descend quelquefois à 0^m,40, et les bateaux ne peuvent pas le franchir (1).

V

Il est certain que dans les temps anciens le régime du fleuve était moins torrentiel, qu'il y avait un peu plus de profondeur sur les bancs de gravier, et que, par suite, les conditions générales de navigabilité étaient sensiblement meilleures. On ne peut avoir à ce sujet des indications bien précises. On sait cependant que non seulement la vallée du Rhône, mais surtout toutes les vallées latérales, aujourd'hui si tristement déboisées, étaient à peu près couvertes d'un immense manteau de végétation forestière (2), que l'écoulement des eaux dans toutes les gorges, dans tous les affluents du fleuve, aujourd'hui torrentiels comme lui, avait lieu d'une manière beaucoup plus régulière, que le niveau général des eaux moyennes, et surtout des basses eaux, était un peu plus relevé. Les documents épigraphiques que nous avons cités au cours des chapitres précédents (3) nous apprennent, en effet, qu'il existait une batellerie très bien organisée sur les rivières de l'Ardèche, de l'Ouvèze et surtout de la Durance, qui sont aujourd'hui absolument « innavigables ». Par suite de l'influence des forêts, les périodes de basses eaux devaient avoir une moindre durée que de nos jours, et on peut croire que, même dans les plus mauvais passages et en temps de sécheresse, on devait trouver presque partout un mouillage de près d'un mètre.

On doit, en outre, considérer que le grand mouvement des

(1) *Exposition universelle de 1889. Notices et documents divers relatifs aux travaux des Ponts et Chaussées et des Mines. Amélioration de la navigation du Rhône.* Paris, 1889.

(2) *Magnitudinem silvarum.* — (CÆSAR, *Bell. Gall.*, l. I, ch. xxxix.)

LUCAIN, *Pharsale*, l. III, vers 397 et suiv.

STRABON, *Géogr.*, l. I, ch. I.

(3) Voir notamment ch. IV, III; ch. VI, III, et pièce justificative XVII du tome I^{er}.

transports qui a lieu aujourd'hui par les voies de terre, et surtout par les chemins de fer, ne pouvait se faire dans le monde ancien que par les voies d'eau.

Nous avons parlé longuement du réseau des voies antiques et du réseau des voies romaines dans la vallée du Rhône (1), et, en particulier, de la grande voie militaire qui, partant de Lyon, suivait le fleuve et se soudait à Arles aux routes d'Espagne et d'Italie. Mais à part quelques caravanes armées qui s'aventuraient à leurs risques et périls, les troupes et les convois militaires, les courriers de l'empire ou les hauts fonctionnaires qui voyageaient en maîtres, ces routes étaient absolument désertes. Une absence complète de sécurité, une viabilité intermittente, le manque complet d'entretien, des lacunes nombreuses ne permettaient pas au commerce et aux particuliers de les utiliser d'une manière régulière.

A ces inconvénients très graves venait s'ajouter l'impossibilité matérielle d'un trafic considérable par suite du manque complet d'un outillage de transport pratique et économique. Même à l'époque de l'apogée de la puissance romaine en Gaule, alors que la « Province » était la résidence des empereurs, qu'Auguste, Claude, Antonin, Constantin y avaient leurs palais et leurs cours, la grande route de la vallée du Rhône, construite ou restaurée par Agrippa, ne fut presque jamais parcourue que par des troupes et de grands personnages officiels.

La civilisation romaine, en effet, si avancée et si ingénieuse pour tous les objets de luxe, d'art et d'ameublement, était à l'état rudimentaire pour tout ce qui concernait les transports sur terre. La plus riche dame romaine, habituée à toutes les molleses du gynécée, la courtisane la plus efféminée ne sortait qu'en litière portée à bras ; ce n'était que dans les jours de gala, ou lorsqu'elle se rendait à quelque villa de plaisance éloignée dans la banlieue, qu'elle avait recours à des voitures traînées par des chevaux. Et quelles voitures ! Elles étaient de deux sortes : le char découvert

(1) Voir 1^{re} partie, t. I^{er}, ch. II, XII.

ou carrosse, *carruca*, et le char couvert, *pilentum* (1). Les médailles et les bas-reliefs de l'époque nous représentent les impératrices majestueusement assises dans leur *pilentum*, sorte de baldaquin attelé de deux ou quatre chevaux, couvert de dorures et d'ornements, mais en somme d'une fabrication tout à fait primitive.

Les hommes se servaient de voitures encore plus simples, et qui ne différaient guère des chars grossiers décrits par Homère. Pour les voyages lointains, que l'on n'entreprenait d'ailleurs que très rarement et avec des précautions et des préparatifs véritablement guerriers, on prenait d'énormes carrioles, appelées *carpentum*, recouvertes d'une capote ou d'une toile, assez semblables aux charrettes qui servent de nos jours à transporter les légumes au marché. On appelait *plaustrum* un lourd chariot à quatre petites roues, traîné par des mulets ou des bœufs que l'on employait quelquefois pour le service de l'agriculture ou des industries locales; ce *plaustrum* n'était qu'un grossier tombereau, ou plutôt une plate-forme roulante analogue à nos traîneaux de montagnes.

La seule voiture spacieuse était la *rheda* à quatre roues, de nom et d'origine celtiques, ressemblant assez à un char à bancs, ou plutôt à un de nos camions de gare. Inutile de dire qu'aucune de ces voitures n'était suspendue, qu'elles allaient toujours au pas, comme nos plus lourdes charrettes, à l'exception des chars de course pour les hommes, qui ne constituaient pas, dans le vrai sens du mot, un outil de transport.

Les formes archaïques de tous ces véhicules se sont conservées presque sans altération pendant toute la période du moyen âge; et on peut lire dans la chronique de Frédégaire que lorsque la princesse Clotilde, sous la conduite du chef gallo-romain Auphidius, quitta, à Chalon-sur-Saône, la cour du roi Gondebaut son oncle, pour se rendre à Soissons auprès du roi Clovis son fiancé, elle s'installa en pompe dans une grande carriole traînée par des bœufs; mais que bientôt, énervée par la lenteur de son équipage

(1) A. RICH., *Dictionn.*, voc. *Carruca* et *Pilentum*.

qui, par des chemins défoncés, ne pouvait avancer au gré de ses désirs, elle rompit brusquement avec l'étiquette, abandonna son cortège et ses hardes, et continua sa route à cheval (1).

Le véritable mode de transport pour les marchandises sur les routes était l'emploi des bêtes de somme, presque toujours des mulets. Seul le service des postes, établi par les empereurs avec tant de frais, se faisait à cheval. Les relais, *mutationes*, et les hôtelleries ou maisons d'étape, *mansiones*, étaient d'ailleurs parfaitement installés, et certaines écuries n'avaient pas moins de quarante chevaux de rechange; mais rien n'était organisé pour les voyageurs ordinaires, pour le commerce ou le public. Tout au contraire, les chevaux des particuliers, leurs mulets et leurs chariots pouvaient être requis presque sans formalité pour le transport des bagages de l'empereur, des dignitaires ou de l'armée. C'était la corvée, *angaria*, ἀγγαρεία, qui s'est perpétuée chez nous jusqu'au dernier siècle.

La nature des routes se prêtait d'ailleurs très mal à une grande circulation. Malgré leurs massives substructions en blocages maçonnés et en pierres de gros appareil, les voies romaines présentaient, en général, une largeur des plus médiocres. L'une des plus fréquentées de la banlieue de Rome, la voie Appienne, qui était le lieu de rendez-vous et de promenade de tous les oisifs, l'analogue du Corso moderne de la plupart des villes italiennes, n'avait, tout comme un de nos chemins vicinaux ordinaires, qu'une largeur totale de quatorze pieds, à peine suffisante pour le croisement des litières, des voitures et des piétons. Les grandes voies militaires avaient peut-être une largeur un peu supérieure, mais qui était loin d'atteindre cependant celle de nos routes ordinaires. Cette largeur ne dépassait guère 5 mètres.

On peut donc regarder comme absolument certain qu'il n'y avait, sur aucune route ancienne, rien qui ressemblât de près ou de loin à notre roulage moderne. Sauf de très rares exceptions, hommes et marchandises voyageaient sur des montures et des

(1) FRÉDÉGAIRE, *Chron.*, ch. XVIII.

bêtes de somme. Tout manquait pour l'établissement d'un trafic régulier sur terre : le matériel de transport, la largeur de la route et la sécurité.

VI

On comprend dès lors l'importance que devait avoir le fleuve comme voie commerciale, puisqu'en fait c'était la seule qui fût sûre et libre presque en tout temps. Nous avons vu combien Strabon admirait l'heureuse disposition de ce grand Rhône toujours navigable, qui ouvrait aux peuples de la Méditerranée, à travers la Gaule, la route de l'Océan. « La correspondance des fleuves de la Gaule, écrivait-il, constitue en grande partie l'excellence du pays, et permet aux habitants des provinces extrêmes d'échanger dans les meilleures conditions toutes les choses nécessaires à la vie (1). »

Les trois types de bateaux employés alors pour naviguer étaient la nacelle ordinaire, *scapha*, dont la forme et les dimensions ne paraissent pas avoir changé depuis les temps les plus anciens ; la péniche marchande, *navis oneraria*, qui, bien que large et chargée, n'avait besoin, grâce à son fond plat, que d'un assez faible tirant d'eau (2), et les bateaux spéciaux des utriculaires, portés sur des outres qui pouvaient naviguer sur tous les « rapides », dont nous avons fait ailleurs l'historique, et que l'on retrouve sur les fleuves du monde entier à l'origine même des sociétés (3).

Les corporations de bateliers de ces différents genres de navigation étaient nombreuses sur le fleuve et ses affluents. Il y en avait presque dans chaque ville, dans chaque port ; et leurs relations s'étendaient assez loin dans la vallée. Les textes épigraphiques nous rappellent les associations des bateliers et des utriculaires du Rhône, de la Durance, de l'Ardèche, de l'Ouvèze, de

(1) STRABON, *Géogr.*, l. IV, ch. 1. Voir *suprà*, t. I^{er}, 1^{re} partie, ch. II.

(2) Ammien Marcellin (XV, XI, 17) désigne sous le nom de *grandissimæ naves* les bateaux qui naviguaient sur le Rhône.

(3) CH. LENTHÉRIC, *La Grèce et l'Orient en Provence*, ch. II. *La navigation des utriculaires*.

Cavaillon, d'Aramon, d'Arles, etc. L'une de ces corporations, celle des « nautes de la Saône et du Rhône réunis », était tellement importante qu'on la désignait sous le nom de *Splendidissimum Corpus*.

Les bateaux pouvaient glisser au fil de l'eau, et même s'aider de la voile; la descente était ainsi facile et rapide. Malheureusement, une grande partie du trafic du Rhône avait lieu de la Méditerranée vers le Nord, et le courant du fleuve nécessitait un remorquage très pénible.

Autrefois comme au commencement de ce siècle avant la vulgarisation des bateaux à vapeur, le halage se faisait par des équipes de chevaux et de bœufs; les trains ainsi remorqués mettaient de vingt-huit à trente jours pour remonter d'Arles à Lyon dans la belle saison; en hiver il fallait souvent près de deux mois; on s'arrêtait pendant les grandes bourrasques du mistral et même pendant les crues moyennes; et notre génération se rappelle encore ces prodigieux attelages de trente à quarante chevaux, remorquant des trains de six bateaux, qui portaient au plus de 300 à 400 tonnes (1).

On ne peut avoir, bien entendu, aucune notion un peu exacte sur le tonnage du Rhône dans les temps anciens. La statistique est une science d'hier. Mais si l'on remarque d'une part que les affluents latéraux, aujourd'hui abandonnés, avaient presque tous autrefois une batellerie sérieuse et organisée, d'autre part que les routes de terre de la vallée ne pouvaient presque jamais, par suite de leur mauvais état d'entretien, des dangers de toutes sortes qu'elles présentaient, et surtout du manque d'un matériel pratique de transport, être utilisées pour le mouvement des marchandises, on ne peut mettre en doute qu'une vie intense n'ait régné sur le Rhône pendant de longs siècles, contrastant d'une manière saisissante avec le délaissement presque complet des routes latérales. On sait que ce mouvement dépassait 500,000 tonnes il y a une trentaine d'années, avant l'établissement des chemins de fer, et

(1) DELACROIX, *Statistique de la Drôme*, 1817.

qu'il ne fallut rien moins que cette transformation radicale dans notre mode de transport pour le faire descendre brusquement à 200,000 tonnes. Malgré les efforts courageux de la batellerie à vapeur, on put craindre un moment que le commerce ne finît par abandonner tout à fait le fleuve si, par des améliorations sérieuses et rapidement exécutées, on ne faisait pas disparaître, ou tout au moins on n'atténuait pas, dans une très forte proportion, les inconvénients séculaires des longs et fréquents chômages pendant les basses eaux.

On n'avait jusqu'alors, pour ainsi dire, presque rien fait pour améliorer la navigabilité du Rhône. Les travaux antérieurs à 1860 avaient eu surtout pour objet la défense locale des propriétés riveraines contre les corrosions et les inondations. La concurrence des chemins de fer, qui réduisait brusquement de 60 pour 100 le trafic par eau entre Lyon et Arles, eut pour résultat de provoquer l'exécution de tout un ensemble de travaux qui n'avaient été jusqu'alors entrepris qu'isolément, et n'avaient pu donner que des résultats partiels et tout à fait insuffisants pour assurer une navigation régulière et continue.

VII

Tous les ingénieurs savent qu'il existe trois systèmes pour obtenir une bonne navigation intérieure : — l'amélioration de la rivière à cours libre ou la « régularisation », suivant l'expression très juste employée en Allemagne, — la canalisation de la rivière dans son lit même, — la construction enfin d'un canal latéral à la rivière, qui ne sert plus alors à la voie navigable que pour son alimentation.

Le régime torrentiel du Rhône avait, de tout temps, mis en grande faveur l'idée d'un canal latéral. La perspective de s'affranchir du même coup des chômages, des basses eaux, des grandes inondations, et de pouvoir naviguer toujours en eaux à peu près

dormantes, après avoir lutté pendant de longs siècles contre d'énormes vitesses, était en effet fort séduisante.

Dès 1808, l'ingénieur Céard avait proposé la construction d'un canal sur la rive droite du Rhône. « Établi sur la zone étroite comprise entre le fleuve et les derniers contreforts du massif de l'Auvergne et des Cévennes, ce canal présentait peut-être quelques difficultés dans un temps où l'on était peu familiarisé avec les travaux des souterrains. Cette circonstance, et surtout les événements politiques qui se succédèrent jusqu'en 1817, le firent abandonner.

« En 1822, l'ingénieur Cavenne reprit l'étude du canal, mais cette fois sur la rive gauche. Le canal projeté prenait naissance dans le Rhône en face même de Perrache, desservait Vienne, Saint-Vallier, Tain, Valence, Montélimar, Tarascon et Arles, passait près d'Orange et d'Avignon, et venait aboutir à la mer près de Bouc, après un parcours de 366 kilomètres et une chute totale de 150 mètres rachetée par 58 écluses. Il se tenait en communication avec le fleuve au moyen de descentes éclusées en face de Givors, Sablons, Valence, Roquemaure et Tarascon. Il était projeté avec des écluses de 5 mètres 20 de largeur, et 35 mètres de longueur utile; son mouillage était de 1 mètre 60 jusqu'à Arles, de 2 mètres au-dessous; il devait coûter 47 millions, soit en moyenne 148,000 francs par kilomètre (1). » C'était, à la vérité, bien peu; et il est probable que cette évaluation tout à fait provisoire aurait été dépassée dans de très fortes proportions.

Dans le remarquable rapport qu'il adressait, en 1873, à l'Assemblée nationale, au nom de la Commission d'enquête des chemins de fer et des moyens de transport, sur la situation des voies navigables dans le bassin du Rhône, M. l'ingénieur Krantz prônait aussi très chaleureusement la construction d'un canal latéral, et, entre les deux rives, n'hésitait pas à choisir la rive droite.

(1) KRANTZ, *Rapport à l'Assemblée nationale sur la situation des voies navigables dans le bassin du Rhône*, 23 janvier 1873. *Journal officiel*, 22, 25, 26 février 1873, annexe 1568.

L'une des raisons de cette préférence était la sujétion, qui aurait été imposée à un canal construit sur la rive gauche, de côtoyer, sur tout son parcours, le chemin de fer de Lyon à Marseille et de traverser sept voies ferrées secondaires. Cette raison n'aurait plus aujourd'hui la même valeur, puisqu'il existe depuis quelques années une seconde ligne de chemin de fer qui longe la rive droite du Rhône de Lyon à Aramon, au-dessous d'Avignon, et de Comps à Beaucaire.

Le choix de cette rive droite pour l'établissement du canal latéral était d'ailleurs motivé par des considérations d'une autre nature, et qui n'ont pas perdu de leur importance. « Le canal aurait, en effet, desservi les centres industriels de Rive de Gier, de Saint-Étienne, d'Annonay, de La Voulte, du Pouzin, d'Alais, les mines de Privas, les carrières de Chomérac et autres, ouvertes le long du Rhône, les grands fours à chaux du Teil.

« Le canal aurait quitté le Rhône à Lyon, à l'altitude de 160 mètres, et serait venu aboutir, soit directement, soit par embranchement, aux environs de Nîmes, à une altitude de 50 mètres environ. En ayant soin de le tenir aussi haut que possible sur les coteaux qui bordent le Rhône, à la traversée de l'Ardèche, on aurait disposé de fortes chutes qui, avec des volumes d'eau de moyenne importance, auraient pu créer des forces motrices considérables. En recueillant toutes les eaux perdues, en établissant dans la montagne des réservoirs pour la saison sèche, on aurait pu en tout temps réunir dans cette espèce de grand collecteur d'importants volumes d'eau que l'on aurait distribués sur tous les points où l'on aurait voulu créer des établissements industriels.

« La rive droite se prêtait beaucoup mieux que la rive gauche à ce genre de création, la nature du sol et le caractère des habitants en ayant fait avant tout un pays industriel, tandis que la rive opposée est essentiellement agricole. On aurait donc ainsi créé un Rhône artificiel, roulant paisiblement un volume d'eau considérable, à 20 ou 30 mètres au-dessus de l'autre, servant à de puissants transports, alimentant les industries actuelles, pouvant favoriser la création de nouvelles, et venant enfin, à son

extrémité inférieure, distribuer pour les irrigations des plaines desséchées du Gard, toutes ses eaux non utilisées (1). »

L'estimation de M. Krantz, faite en dehors de toute étude sur le terrain et de documents bien précis, s'élevait à une centaine de millions, chiffre tout à fait hypothétique, et que l'on ne pouvait considérer que comme une indication bien au-dessous de la réalité.

Mais ce n'était pas tout.

A prendre les choses à un point de vue plus élevé, il est évident que la voie navigable du Rhône doit avoir tôt ou tard pour débouché la Méditerranée qui, aujourd'hui, comme aux temps antiques, est le centre des grands mouvements commerciaux de l'Europe. Marseille et Cette sont les deux ports où la batellerie fluviale doit un jour se souder à la batellerie maritime. Le Rhône est déjà en communication assurée avec Cette par le canal qui part de Beaucaire, passe à Aiguesmortes, et traverse ensuite la lisière des lagunes littorales, d'Aiguesmortes à l'étang de Thau. Mais Marseille est séparée du Rhône. Le canal qui se détache du fleuve à Arles n'aboutit qu'au port de Bouc, et on ne saurait admettre que l'on ne puisse, sans grosse imprudence, aventurer des bateaux de rivière, habituellement plats et non pontés sur la mer, même pour une traversée de quelques kilomètres, de Bouc à Marseille. Si donc on se bornait à conduire nos voies navigables jusqu'à l'embouchure du Rhône, Marseille ne communiquerait pas plus avec elles que par le passé.

La nécessité de prolonger notre réseau de navigation intérieure jusqu'au premier port de la Méditerranée avait, il y a près de trois quarts de siècle, déjà frappé l'administration des Ponts et Chaussées (2). On avait même proposé alors de reprendre l'ancien projet du canal de Provence ou de Richelieu, qui, partant de Tarascon, devait passer par Orgon, rencontrer le canal de Craonne, remonter la rivière de la Touloubre et, laissant la ville d'Aix à l'Ouest, emprunter la rivière de l'Arc et aboutir à Mar-

(1) KRANTZ, *op. cit.*

(2) BECQUEY, *Rapport* du 4 août 1820.

seille, après un parcours de 165 kilomètres. M. Krantz faisait remarquer avec raison que ce canal de Provence n'aurait plus aujourd'hui une utilité bien réelle; qu'il ferait double emploi avec le Rhône entre Tarascon et Arles et avec le canal actuel d'Arles à Bouc. Mais il proposait d'établir, à partir de Bouc et jusqu'à Marseille, un canal latéral à la mer. Ce canal, qui aurait suivi à peu près toutes les sinuosités de la côte, aurait été placé à trois mètres environ au-dessus du niveau moyen de la mer; et, à cette faible hauteur, il eût été facile et peu dispendieux d'assurer son alimentation au moyen de machines. De cette manière, la communication du canal latéral au Rhône aurait eu lieu avec les deux principaux ports de la Méditerranée au moyen de deux embranchements : sur la rive droite par le canal qui part de Beaucaire, sur la rive gauche par le canal d'Arles à Bouc prolongé.

L'expérience heureuse de grands travaux d'amélioration directe exécutés en rivière à des prix relativement modérés a fait abandonner le projet dispendieux de construction d'un canal latéral dont les dépenses, d'ailleurs, évaluées même avec une extrême modération, atteignaient déjà des sommes considérables.

On n'a pas eu d'autre part à s'arrêter longtemps, pour un fleuve torrentiel comme le Rhône, à l'idée d'une canalisation sur place.

Canaliser une rivière, c'est, comme le nom l'indique, la transformer en un canal artificiel pendant la période des basses eaux, tout en lui rendant son cours naturel dès que les eaux deviennent assez abondantes pour permettre une navigation libre. Pour obtenir ce résultat, on barre la rivière de distance en distance, à des intervalles qui dépendent de sa pente naturelle et de la hauteur de ses berges. On la divise ainsi en une succession de bassins à niveau constant, qui se déversent les uns dans les autres par des chutes brusques. On remplace ainsi la pente douce et continue du fleuve par un grand escalier de cataractes dont les écluses sont les degrés (1). Le courant n'est pas entièrement supprimé,

(1) BOULÉ, *Sur le but et l'utilité de la canalisation des fleuves*. 3^e Congrès international de navigation intérieure. Francfort-sur-le-Mein, 1888.

mais il est fort réduit, et les bateaux le remontent avec facilité. Il faut cependant les halier ou les remorquer à la descente tout comme à la remonte. Ils doivent en outre subir, pour franchir les écluses, des arrêts plus ou moins prolongés.

La Seine présente, en France, un exemple de rivière canalisée qui peut être considérée comme un modèle. Le mouillage, qui s'y abaissait naguère à moins d'un mètre pendant tout l'été, est aujourd'hui toujours supérieur à 2 mètres en amont de Paris et à 3^m,20 en aval; et le tonnage effectif qui dépasse 3 millions de tonnes avant Bercy et après Saint-Cloud, atteint 4,500,000 tonnes dans la traversée de Paris, sans compter un mouvement de près de 20 millions de voyageurs. Mais la Seine est un fleuve exceptionnel, tant à cause de l'importance de la région et de la capitale qu'il traverse, qu'au point de vue de son régime. Son fond est relativement stable, son courant modéré, ses berges assez élevées.

Tout autre est le Rhône. Il charrie d'énormes quantités de sable, de gravier et de galets. Ses pentes sont très fortes, sa vitesse considérable, ses rives souvent à fleur de terre. Des barrages auraient été trop multipliés, surtout trop exposés aux ensablancements, sans compter le grave inconvénient de surélever le niveau des inondations; et il aurait été alors nécessaire de protéger les pays riverains par des digues d'une grande résistance. Le système de la canalisation a donc été abandonné.

VIII

Restait l'amélioration directe par voie de régularisation et d'endiguement, en laissant aux eaux du fleuve toute leur liberté. C'est le système en faveur en Allemagne et pratiqué pour ses plus grands cours d'eau, l'Oder, le Weser, l'Elbe, la Vistule, le Rhin. Nous avons parlé plus haut du fond mobile du Rhône. D'une manière générale le lit d'un fleuve présente, comme celui de tous les cours d'eau, la forme d'une parabole très allongée, et la

pente longitudinale diminue graduellement de l'amont à l'aval (1). Il n'en est pas tout à fait ainsi pour le Rhône; et la partie du fleuve comprise entre les affluents de l'Isère et de l'Ardèche a une pente sensiblement plus forte que celle de la partie immédiatement supérieure comprise entre l'Isère et la Saône.

Les débits extrêmes du Rhône au-dessous de Lyon sont les suivants :

	A l'étiage.	Crue de 1856.
En aval de la Saône.....	210 ^{me}	7,000 ^{me}
En aval de l'Isère.....	330	9,625
En aval de l'Ardèche.....	360	11,900
En aval de la Durance.....	400	14,000

Les pentes kilométriques moyennes présentent pour les mêmes divisions les variations suivantes :

De Lyon à l'Isère.....	0 ^m ,496
De l'Isère à l'Ardèche.....	0 ^m ,782
De l'Ardèche à Arles.....	0 ^m ,403
D'Arles à la mer.....	0 ^m ,04

Cette pente dépasse même beaucoup la moyenne sur certains passages et s'élève quelquefois au-dessus de 2 mètres (2).

Quand les eaux sont fortes, les inégalités de profondeur sont moins accentuées, et les variations des pentes relativement peu apparentes; mais aux très basses eaux, certaines mouilles profondes, véritables fosses remplies d'eau dormante, se dessinent comme de petits lacs tranquilles, tandis que les hauts-fonds, mairges ou seuils, qui séparent les mouilles, présentent des « rapi-des », presque des chutes, par lesquels une mouille se déverse dans la mouille suivante (3).

Les dragages directs sur un seuil ou un maigre ne donneraient aucun bon résultat. L'amélioration du mouillage ainsi réalisée en

(1) Voir la carte donnant le développement et le profil en long du Rhône du Saint-Gothard à la mer, pl. XVI.

(2) Documents publiés par le Ministère des Travaux publics. Exposition universelle, 1889.

(3) JACQUET, *De l'amélioration des rivières navigables à fond mobile. Rapport au Congrès international de l'utilisation des eaux fluviales*, 15 mai 1889.

un point aurait pour résultat d'aggraver immédiatement l'insuffisance du mouillage sur le maigre supérieur. Ce qu'il importe surtout, c'est de substituer au lit irrégulier du fleuve un lit dans lequel les pentes ne présentent que des variations peu notables. Mais le Rhône charrie des masses énormes de matériaux provenant de sa région supérieure ou arrachés à ses rives, — 24 millions de mètres cubes en moyenne par an. Or, les lois qui régissent l'écoulement de l'eau dans un fleuve sinueux, torrentiel, de largeur variable et se divisant fréquemment en plusieurs bras, sont tout à fait inconnues; à plus forte raison celles relatives à la marche intermittente des graviers roulants qui constituent son fond mobile. Dans la pratique des travaux, on doit donc agir avec une extrême prudence, même avec tâtonnements, sans rien changer brusquement aux allures du fleuve, et se borner à observer avec soin l'effet des ouvrages déjà entrepris et la marche des atterrissements au milieu de circonstances nécessairement très variables (1).

Les conditions générales que l'on a cherché à réaliser dans la régularisation du Rhône sont les suivantes :

Conserver les pentes naturelles sur tous les points où elles diffèrent peu de la pente moyenne;

Dans la rectification des « rapides », diminuer le moins possible les pentes et limiter ainsi au minimum l'abaissement du plan d'eau supérieur;

Chercher enfin, partout où cela est possible, à compenser, par le relèvement de la pente, les abaissements du plan d'eau inévitables sur certains points; en un mot, obtenir de la profondeur sur les maigres, sans dragages et en surexhaussant légèrement le plan d'eau d'étiage (2).

Pour arriver à ce résultat, il fallait d'abord concentrer les eaux dans un même chenal, empêcher le courant de divaguer dans des

(1) SCHLICHTING, *Navigation des fleuves*, 3^e Congr. intern. de navig. intérieure. Francfort-sur-le-Mein, 1888.

(2) JACQUET, *op. cit.*

bras parasites, lui constituer, en un mot, ce qu'on appelle un « lit mineur ». L'expérience a servi de guide pour assigner à ce lit mineur la largeur qui lui convient, largeur naturellement croissante de l'amont à l'aval et après chaque affluent, et pour déterminer la hauteur des digues submersibles qui le limitent.

On a adopté pour le lit mineur les largeurs suivantes :

Entre Lyon et Saint-Vallier.....	180 ^m
Entre Saint-Vallier et l'embouchure de l'Isère.....	200
Entre l'Isère et l'Ardèche.....	200 à 250
Entre l'Ardèche et Soujan (5 kil. en amont d'Arles).	250 à 300
Entre Soujan et Arles.....	350
En aval d'Arles.....	400

La hauteur arrêtée dans le principe pour le couronnement des digues au-dessus de l'étiage était :

De 2 mètres entre Lyon et l'Isère;

De 2^m,50 entre l'Isère et l'Ardèche;

De 3 mètres entre l'Ardèche et la tête de la Camargue (1).

Sur le Rhône maritime, les digues sont couronnées dans le plan d'une crue marquant 1^m,75 au-dessus de l'extrême étiage.

Dans ces conditions, on est arrivé partout à un mouillage de 1^m,60. Pour obtenir davantage, il aurait fallu exhausser les digues, ce qui aurait eu le grave inconvénient d'augmenter la vitesse du courant et d'accroître considérablement les difficultés de la remonte des bateaux (2).

Les modifications que l'on a fait subir au chenal sont aussi restreintes que possible, graduées et progressives. On a commencé d'abord par barrer les faux bras dans lesquels ne passent plus que les eaux des grandes crues et des inondations. Les rives concaves contre lesquelles se porte la violence du courant, qui sont affouilées et corrodées, ont été protégées par des digues longitudinales à moindre courbure; de cette manière on a réduit les profondeurs exagérées qui existaient au pied de ces rives. Les mouilles trop pro-

(1) On a aujourd'hui une tendance à abaisser les digues autant que possible, et bien peu dépassent le niveau de deux mètres au-dessus de l'étiage.

(2) Projet de loi ayant pour objet l'amélioration du Rhône entre Lyon et la mer. Exposé des motifs. *Journal officiel* du 14 août 1876. Annexe n° 303.

fondes en effet, en annulant la pente sur des étendues plus ou moins considérables, créent ou aggravent les « rapides » dans les parties supérieures; ce que les ingénieurs allemands expriment si bien par ces mots : « La profondeur mange la pente. » Les digues longitudinales ont été en conséquence rattachées à la rive continentale par des ouvrages transversaux nommés « traverses, tenons, rattachements », orientés vers l'amont et en pente de la berge à la digue, de manière à ramener toujours les hautes eaux dans le chenal.

L'établissement d'une digue longitudinale n'est pas en général nécessaire, lorsque la rive concave ne présente pas une courbure très accentuée; et on peut se contenter d'établir une série d'épis transversaux qui partent de la berge, descendent près du thalweg, et qu'on appelle des « épis plongeants » ou des « épis noyés », suivant leur situation par rapport au plan d'eau. Nous avons en général une tendance à masquer les mouilles qui longent les rives concaves par des digues longitudinales basses qui déplacent le chenal et l'éloignent de la rive élevée au pied de laquelle se trouve une grande profondeur. Les ingénieurs allemands préfèrent dans ce cas employer une série d'épis noyés qui ont pour objet de provoquer l'atterrissement et le relèvement du fond sans déplacer le lit mineur. C'est ce qu'ils ont fait sur une très grande échelle pour améliorer leurs grands cours d'eau, l'Elbe, la Vistule, le Rhin. Ils appellent ces épis noyés des *Grundschwellen* (*grund*, fond; *schwelle*, seuil). Ces Grundschwellen ont partout donné d'excellents résultats.

Les plages de la rive convexe ont en général une pente douce. Lorsque la plage existe et présente une certaine stabilité, il suffit de la consolider par des ouvrages transversaux du type des épis plongeants. Ces épis doivent toujours être orientés à l'amont, de manière que les eaux déversantes ramènent le courant dans le chenal.

Enfin, lorsque ces épis transversaux traversent le thalweg et protègent le lit sur une partie notable de sa largeur, l'ouvrage porte le nom de « seuil de fond ». Le type complet d'un seuil de

fond est donc formé de deux épis noyés ou plongeants enracinés aux deux rives et se réunissant en chevron sur la ligne du thalweg.

La rivière se trouve ainsi régulièrement calibrée par l'établissement d'un véritable « profil normal ». Les basses eaux d'étiage sont réunies dans un lit unique. A la moindre crue, les eaux déversent par-dessus les épis et sont ramenées vers le milieu du chenal. Les courants sont éloignés des rives et concentrés dans le thalweg. Les berges sont défendues contre les corrosions par les digues longitudinales, les pentes régularisées, le plan des basses eaux sensiblement relevé.

IX

Ce système combiné de digues basses, d'épis de faibles hauteurs et de seuils de fond a été appliqué dans le Rhône à partir de 1878. L'entreprise était délicate et même hardie; et tout d'abord de vives inquiétudes s'étaient manifestées dans le monde des marinières, lorsque l'on vit pour la première fois échouer des enrochements en plein chenal dans un fleuve dont le défaut capital était précisément de manquer de profondeur à cause de l'amoncellement des graviers. Mais les premiers résultats furent heureusement satisfaisants et ne tardèrent pas à convaincre les gens de rivière. Les travaux furent poursuivis sans discontinuité pendant dix ans; ils sont aujourd'hui à peu près terminés, et l'œuvre est couronnée de succès.

Avant 1878, la durée moyenne des bonnes eaux navigables était fort courte. Des chômages se produisaient chaque année et duraient souvent de 90 à 100 jours, quelquefois plus. Ils sont aujourd'hui très rares et extrêmement réduits. Pendant toute l'année 1883 et de 1885 à 1888, la navigation n'a subi aucune interruption.

Le nombre des passages qui ne présentaient pas un mouillage

de 1^m,40 est tombé, de 104 avant les travaux, à 31 en 1884, à 16 en 1886, à 3 en 1888.

Le minimum d'étiage était autrefois de 0^m,40. On avait un mouillage de 1^m,60 pendant 250 jours et de 2 mètres pendant 140 jours. Aujourd'hui, le minimum d'étiage est relevé à 1^m,15; on trouve un mouillage de 1^m,60 pendant 345 jours et de 2 mètres pendant 290 jours. On a donc gagné 95 jours pour le premier mouillage et 150 jours pour le second.

Les trois derniers hauts-fonds qui n'ont pas encore 1^m,40 seront prochainement améliorés. On aura alors 1^m,60 de mouillage pendant 358 jours, presque l'année entière, et 2 mètres pendant 328 jours (1).

L'amélioration n'a pas été moins sensible pour la facile conduite des bateaux. Autrefois, l'irrégularité du chenal et la raideur des inflexions sur les maigres ne permettaient même pas aux bateaux de suivre le thalweg et d'utiliser toute la profondeur. L'action du gouvernail était insuffisante; et, pour franchir les mauvais passages, il fallait souvent avoir recours à l'emploi de cordages traversiers et du cabestan. Ces manœuvres, ces lenteurs et ces dangers n'existent plus aujourd'hui, et le gouvernail suffit pour maintenir les bateaux dans le chenal. On n'est plus obligé de haler les bateaux sur certains passages; leur machine suffit partout. Enfin, le chargement moyen de tous les navires a pu être augmenté de 24 pour 100.

Ces améliorations ont naturellement fait remonter le tonnage effectif du Rhône. Il était descendu à 200,000 tonnes, il y a une vingtaine d'années. Il atteint aujourd'hui 700,000 tonnes, dépassant de plus de 100,000 tonnes le mouvement qui avait lieu avant la concurrence du chemin de fer (2).

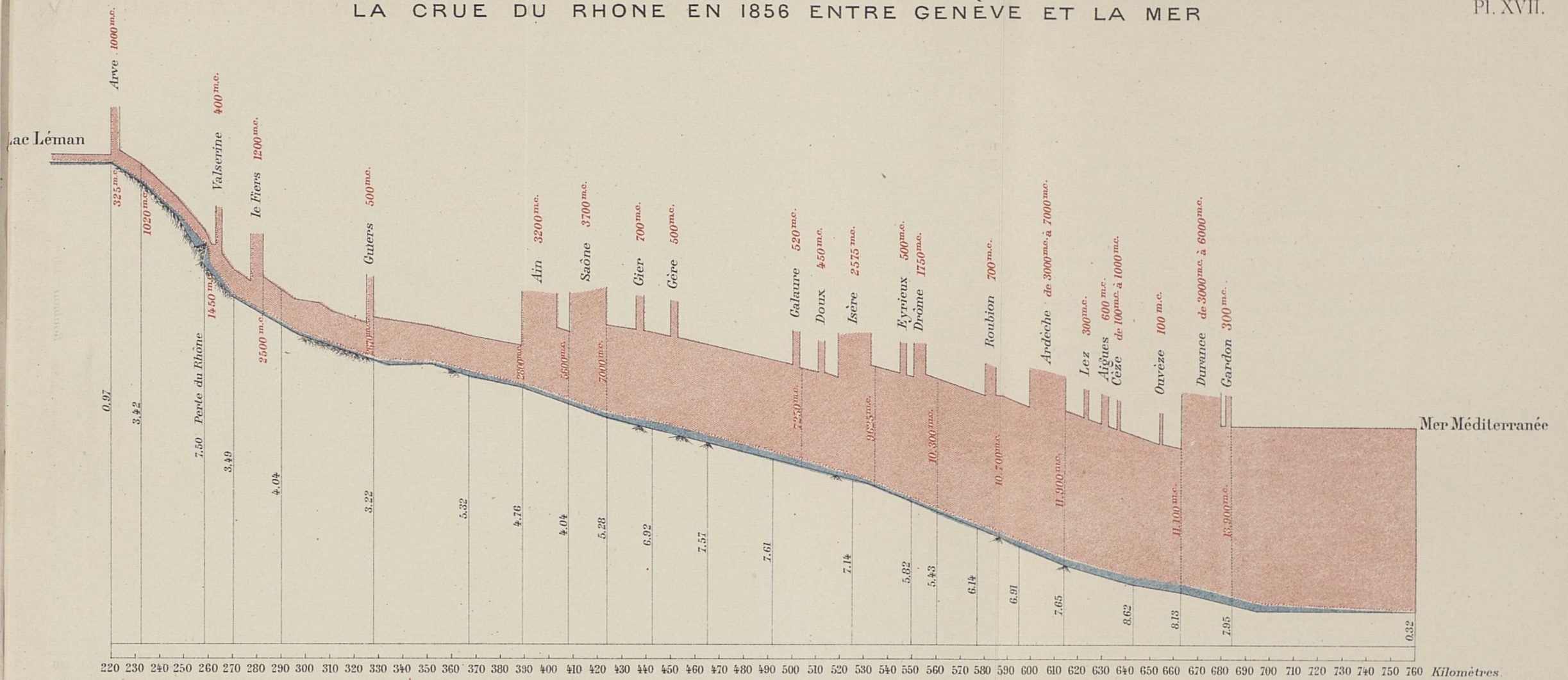
(1) Voir, pour tous ces détails, la *Notice sur l'amélioration de la navigation du Rhône*, et les documents publiés par le Ministère des Travaux publics. Exposition universelle. Paris, 1889).

(2) D'après les documents officiels, le tonnage effectif du Rhône en 1890 a été de 707,000 tonnes entre Lyon et Arles, et de 229,000 tonnes entre Arles et la mer.

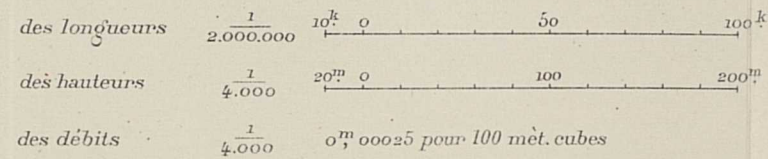
Mais ce tonnage effectif, qui ne tient aucun compte de la distance parcourue

LA CRUE DU RHÔNE EN 1856 ENTRE GENÈVE ET LA MER

Pl. XVII.



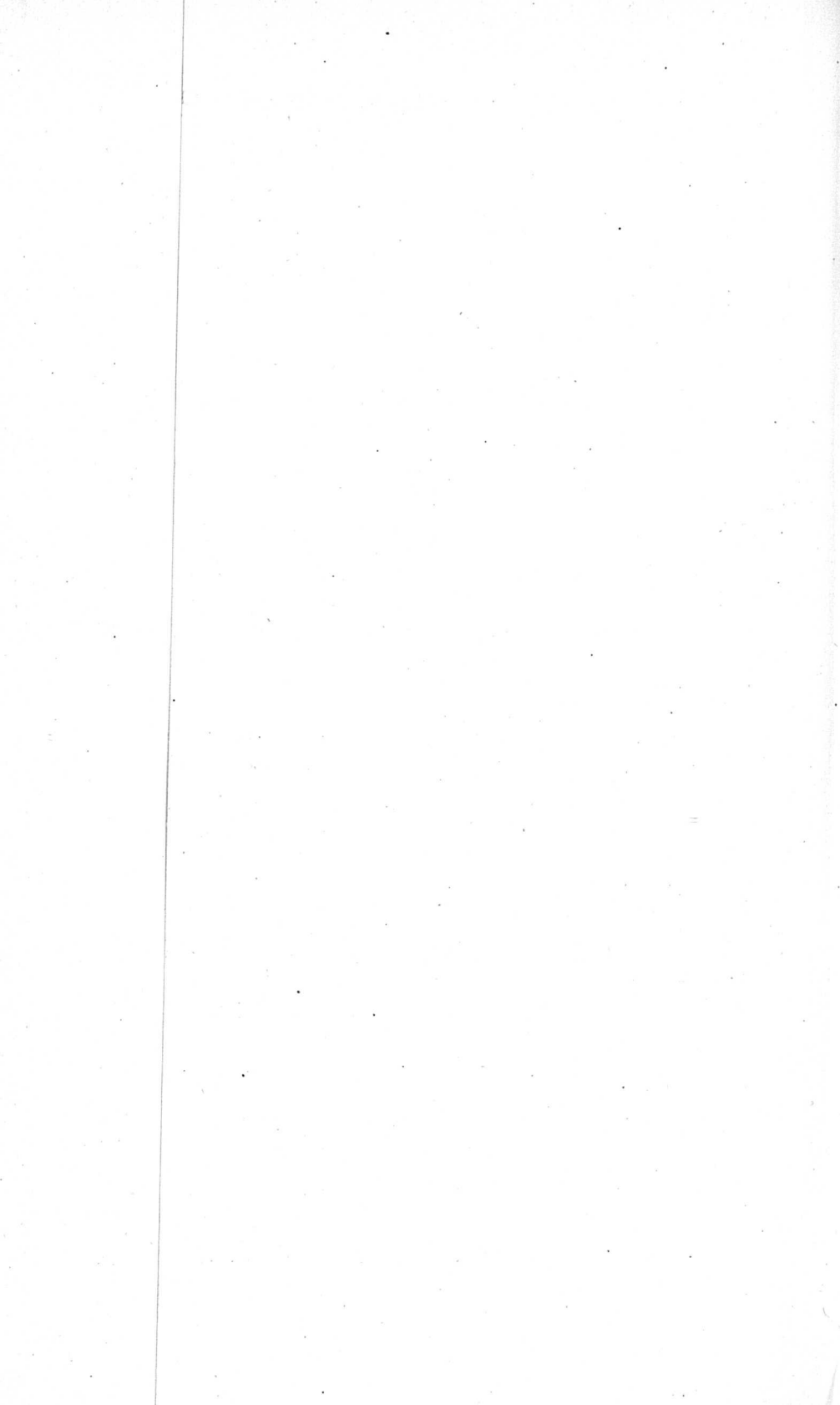
Echelles



Les cotes rouges donnent le débit du Rhône et de ses affluents.

Les cotes noires donnent la hauteur de la crue de 1856 au-dessus de l'étiage.

Les distances sont comptées en kilomètres à partir de la source du Rhône au glacier de la Furka.



X

A tout prendre cependant, un fleuve torrentiel, simplement régularisé comme le Rhône, offre, au point de vue technique, des conditions de navigabilité bien inférieures à celles d'une rivière canalisée, la Seine par exemple. Mais la dépense est beaucoup moindre, et, en somme, la solution satisfaisante. Là, d'ailleurs, doit se borner l'action de l'État. Son devoir ne saurait aller plus loin que de fournir au commerce une ligne de navigation tout comme il le fait pour une simple route de terre. C'est aux intéressés à savoir s'en servir, à l'exploiter et à l'outiller; et rien ne saurait remplacer, pour arriver à des résultats pratiques, l'initiative privée ou collective des commerçants, des riverains et des entrepreneurs de transports.

Tous les ingénieurs connaissent les travaux de canalisation et de régularisation exécutés depuis une vingtaine d'années par les Allemands pour aménager leurs grands fleuves. Mais l'État allemand a limité strictement ses obligations à l'établissement de la voie navigable. Il fait à ses frais tous les travaux en rivière et même les ports d'hivernage qui, en Allemagne, sont indispensables pendant la saison des glaces et font partie intégrante de la voie proprement dite. Suivant une expression très juste, il fournit « l'eau gratuite », *frei*; mais c'est tout. La construction des ports de commerce, l'outillage des gares d'eau, tout ce qui concerne la traction, le matériel fixe ou mobile, l'exploitation, en un mot, du fleuve, est entièrement à la charge des intéressés.

par chaque tonne sur la voie navigable, ne donne pas en fait la mesure exacte du mouvement commercial. Cette mesure est mieux exprimée par le tonnage moyen ramené à la distance entière de la voie.

Les chiffres de ce tonnage moyen sont les suivants pour l'année 1890, en y comprenant les bois flottés et les marchandises de toute espèce :

Du Parc à Lyon (pas de trafic à la remonte), 28,868 tonnes;

De Lyon à Arles (descente et remonte), 238,257 tonnes;

D'Arles à la mer (descente et remonte), 171,155 tonnes.

Voir les tableaux des mouvements de la navigation intérieure en France et l'atlas statistique publiés par le Ministère des Travaux publics.

A l'inverse de ce qui se passe en France, l'opinion publique en Allemagne est très favorable à toutes les questions de navigation intérieure et y devance même le gouvernement et les pouvoirs publics. De grandes associations appelées *Verein* sont constituées un peu partout, groupant entre eux les commerçants, les industriels, les financiers, comptant parmi leurs membres des représentants du pays, étudiant à fond et de la manière la plus pratique toutes les réformes, toutes les transformations utiles au développement de la navigation. Ces questions et ces projets de réforme, après avoir été ainsi élaborés, peuvent ensuite être utilement discutés et défendus devant le Parlement. Tous ces *Vereins* ont leurs journaux, leurs correspondants, leurs assemblées périodiques et surtout leur budget. Grâce à eux, les compagnies de navigation et les sociétés de transport acquièrent une puissance matérielle et même une influence morale considérables ; et l'on voit certains ports intérieurs de rivières, appartenant à des associations libres, couvrir des superficies comparables à celles de nos grandes gares de chemins de fer, posséder plusieurs bassins en dehors de la voie navigable, des quais desservis par des voies ferrées, des grues hydrauliques ou à vapeur, des magasins parfaitement aménagés, tout l'outillage, en un mot, que l'on ne rencontre en France que dans les principaux ports de mer.

Plus de douze sociétés de transport prospèrent sur l'Elbe seulement.

L'une d'elles, la « Kette », se charge à elle seule — de la traction sur l'Elbe avec 25 vapeurs à chaîne, 12 vapeurs à roue et 4 vapeurs attachés au port de Dresde ; — de la traction sur la Saale avec 3 vapeurs à chaîne et 8 bateaux de matériel ; — du transport des marchandises avec 8 vapeurs pour la grande vitesse, 150 bateaux ordinaires pour la petite vitesse et 71 bateaux pour allègement ; — du transport des voyageurs entre Magdebourg et Herrenkrug avec 2 vapeurs ; — de la construction enfin et de la réparation de son énorme matériel à Uebigau (1).

(1) HOLZ et DE MAS, *Développement de la navigation en Allemagne* — 3^e congrès international de navigation. Francfort-sur-le-Mein, 1888.

Le mouvement de la navigation fluviale en Allemagne a pu prendre ainsi depuis vingt ans une extension remarquable. Sur l'Elbe, ce mouvement était déjà en 1876 de 800,000 tonnes à Hambourg, de 700,000 tonnes à Schandau, au passage de la frontière de Saxe et de Bohême, de 300,000 tonnes à Aussig, en pleine Bohême, à 750 kilomètres de l'embouchure ; il dépasse aujourd'hui 1,500,000 tonnes à Aussig, 2 millions à Schandau, et atteint près de 3 millions à Hambourg.

Sur la Havel et la Sprée, qui mettent Berlin en communication avec l'Elbe, la navigation n'est pas moins active, et les arrivages du port de Berlin approchent aujourd'hui de près de 4 millions de tonnes, supérieurs de près d'un million de tonnes aux arrivages dans les ports de Paris.

Sur le Rhin, le trafic constaté à Emmerich, au passage de la frontière d'Allemagne et de Hollande, a triplé en vingt ans. Il était de 1,800,000 tonnes en 1870 ; il est aujourd'hui de près de 5 millions de tonnes.

Le mouvement total des ports allemands du Rhin était en 1870 de 4 millions de tonnes environ ; il s'est élevé en 1886 à 9,747,000 tonnes ; il doit approcher aujourd'hui de près de 10 millions de tonnes. Enfin, la batellerie à vapeur de rivière compte aujourd'hui près de 70,000 chevaux-vapeur, dont la moitié environ pour le Rhin.

Nulle part en France on ne trouve une activité comparable, si ce n'est sur nos canaux du Nord et aux environs de Paris.

Comme matériel et outillage de navigation, le Rhône est resté à peu près ce qu'il était il y a trente ans. Ce matériel, à cause des sujétions particulières du fleuve et de la rapidité de son courant, diffère entièrement de celui des canaux et des rivières canalisées avec lesquels le Rhône communique.

A la descente comme à la remonte, une partie notable du trafic a lieu sur 11 bateaux à vapeur « porteurs », d'un type très effilé, d'une longueur de 114 à 147 mètres, de 6 mètres à 6 m. 50 de largeur moyenne, de 14 mètres de largeur entre les tambours des roues, d'une force de 300 à 500 chevaux, et pou-

vant porter de 300 à 500 tonnes avec un tirant d'eau de 1^m,50 environ.

A la descente, de simples gabares sont abandonnées au courant du fleuve, portant en moyenne 200 tonnes et pouvant sans rompre charge continuer leur route par les canaux de Beaucaire à Cette et d'Arles à Bouc.

A la remonte, le matériel vide et quelquefois des gabares chargées sont remorqués par deux bateaux à vapeur d'un système tout particulier au Rhône, appelés « grappins ». Ces grappins, d'une force de 500 chevaux-vapeur environ, ont une longueur de près de 100 mètres; ils sont munis d'une grande roue centrale, mobile, que l'on descend jusqu'à ce qu'elle touche le fond du fleuve. Le bateau flotte, mais repose en même temps par cette roue sur le fond de gravier, et il y roule comme ferait une voiture sur une route. C'est une sorte de touage dont le point d'appui est, non une chaîne noyée, mais le lit même du fleuve.

Il existe enfin trois bateaux à vapeur pour voyageurs qui font un service régulier de Lyon à Avignon, service qui n'a guère d'importance qu'à la descente.

C'est bien peu quand on le compare aux véritables flottes qui naviguent sur le Rhin et l'Elbe, et même sur la Seine.

Presque tout le matériel du Rhône est d'ailleurs entre les mains d'une seule grande compagnie de navigation, qui continue à rendre de sérieux services, et qui doit à l'intelligence et à l'énergie de ses chefs d'avoir pu se maintenir malgré les difficultés inhérentes au fleuve et la concurrence des deux voies ferrées qui longent les deux rives; mais en dehors du port de Lyon qui est établi dans la Saône même et du port Saint-Louis où la navigation fluviale se soude à la navigation de mer, il n'y a, tout le long du Rhône, que de simples escales, des quais de chargement très rudimentaires, et pas de bassins. Les transbordements se font souvent d'une manière tout à fait primitive. Comme outillage, presque tout est à créer ou à transformer. A Beaucaire notamment, pour transiter des bateaux porteurs du Rhône dans les barques du canal, on décharge purement et simplement les marchandises sur des quais

submersibles, et on opère avec des camions deux transbordements successifs sur quelques centaines de mètres.

XI

La création d'établissements publics régionaux dont le rôle serait de contribuer à l'exploitation et à l'organisation de l'outillage des voies navigables, est en ce moment l'objet des préoccupations du gouvernement. En France, les transporteurs se sentent isolés et manquent en général d'un peu d'initiative. Abandonnés à leur faiblesse individuelle, ils ne peuvent que très difficilement se grouper. Il leur faut une autorité supérieure qui les dirige, un conseil technique qui les éclaire, une administration spéciale qui centralise leurs ressources et leurs efforts. Cet outillage public, ces bonnes conditions matérielles d'exploitation, cette organisation d'ensemble que les particuliers ont été jusqu'à ce jour impuissants à établir sur nos voies navigables, est assurée depuis quelques années dans les grands ports maritimes par le concours de la Chambre de commerce et de la Commune. Il ne peut en être tout à fait de même pour les ports échelonnés en rivière sur de grandes distances ; et, en ce qui concerne l'outillage de la voie navigable en elle-même et tous les services plus ou moins complexes dont l'action, pour être efficace, doit s'étendre sur un grand développement de rivières et de canaux et bien au delà des limites territoriales que ne saurait dépasser la Chambre de commerce ou la Commune, il est nécessaire d'instituer un autre établissement public. Cet établissement sera appelé « Chambre de navigation ». Institué sous le patronage et l'autorité du Ministre des Travaux publics, recruté par voie d'élection dans le milieu industriel et commercial de la région desservie par les rivières et les canaux, il assistera l'État dans l'administration des intérêts de la navigation pour un réseau déterminé ; il l'éclairera par ses avis sur les besoins commerciaux des armateurs et de tous les gens de rivière ; il établira et administrera sur son réseau, au fur et à mesure des besoins

constatés, un outillage public d'exploitation suivant des conditions et des tarifs déterminés; il contribuera aux dépenses d'extension et d'amélioration de ce réseau par des avances et des subventions, en se remboursant au moyen de péages ou de taxes locales d'un caractère tout différent des droits de navigation aujourd'hui supprimés et qui ne sauraient être rétablis; mais ces péages et ces taxes seraient la rémunération équitable des services spéciaux rendus aux usagers de la voie.

Quatre Chambres de navigation principales seraient ainsi établies : la Chambre de navigation du Nord, celles de l'Est, du Centre et du Sud-Est, ayant chacune leur réseau nettement déterminé, leurs moyens d'action, leur conseil d'administration, leur comité de direction, leur initiative surtout et leur budget. Au-dessous d'elles, des Chambres de navigation secondaires. Tel est, dans ses lignes générales, l'esprit du projet de loi soumis en ce moment aux délibérations du Parlement, et dont la mise en pratique, qui rappelle par quelques traits l'organisation des Vereins de l'Allemagne, ne peut manquer, au bout de quelques années, de donner à l'industrie de nos transports par eau une vitalité et un développement en rapport avec les améliorations accomplies depuis dix ans sur l'ensemble de notre réseau navigable (1).

XII

Les améliorations à apporter au matériel navigable doivent de leur côté avoir pour objet d'augmenter les chargements et d'éviter ou de faciliter les transbordements. Ces deux conditions sont indispensables pour obtenir un abaissement sensible du fret. Mais les gros chargements, augmentant naturellement le tirant d'eau des bateaux, nécessitent presque toujours un mouillage profond, et malheureusement la profondeur dans le Rhône est très limitée.

(1) *Exposé des motifs du projet de loi sur la navigation intérieure*. 15 juillet 1890. *Journal officiel*, annexe n° 838.

M. Dupuy de Lôme avait imaginé, il y a une quinzaine d'années, un type spécial de bateau en tôle à faible calaison et d'un gros volume, à l'aide duquel on aurait pu faire de très grands transports. L'épreuve n'a pas donné de mauvais résultats; mais on est resté malheureusement dans la période des essais.

Quelques années plus tard, on vit apparaître un type tout nouveau et qui ne manquait pas d'originalité, — le bateau-écluse. L'aspect extérieur était sensiblement celui d'un vapeur à roues de rivière; mais l'aménagement était tout différent. Au lieu de porter des marchandises dans ses cales ou sur son pont, le bateau-écluse recevait dans sa coque un chaland tout chargé. L'appareil moteur était à l'avant, l'écluse où se logeait le chaland à l'arrière. La manœuvre était simple. L'écluse étant fermée, on y introduisait de l'eau par des vannes; le bateau s'enfonçait peu à peu. Lorsqu'il était arrivé au tirant d'eau voulu, on détachait la porte à charnières mobiles qui fermait l'arrière; le bateau s'ouvrait, se séparant ainsi en deux. On approchait le chaland tout chargé et on l'introduisait dans l'intérieur du bateau-écluse, où il était fortement arrimé au moyen d'épontilles. On fermait alors hermétiquement la porte arrière; et au moyen d'épuisements, on soulevait le bateau-écluse contenant son chaland, jusqu'à ce que son tirant d'eau ne fût plus que de 1 mètre à 1^m, 10. On avait alors ce curieux spectacle d'un bateau à vapeur, calant à peine plus d'un mètre, transportant dans ses flancs une gabare toute chargée et de plus de 2 mètres de tirant d'eau. Arrivé à Arles ou à Saint-Louis, on faisait l'opération inverse; et le chaland, trouvant alors un tirant d'eau plus que suffisant, pouvait gagner la Méditerranée sous la conduite d'un remorqueur.

Au point de vue purement technique, la conception était très ingénieuse. Un service régulier de bateaux-écluses put même fonctionner pendant quelque temps dans le bas Rhône entre Lardoise, Arles et Saint-Louis. Mais le coût de premier établissement du bateau, les frais d'entretien et de combustible d'une double machine de 500 chevaux de puissance nominale pouvant même développer 700 chevaux sur les « rapides » du fleuve,

n'étaient pas en rapport avec le travail utile produit et qui se bornait en somme au transport de 250 tonneaux. Peut-être avec des modifications et des réductions économiques, l'idée pourrait-elle être reprise un jour. Pour le moment, la navigation par le bateau-écluse est abandonnée.

Au demeurant, malgré leur forme un peu surannée, les grands bateaux à vapeur porteurs du Rhône sont restés, après un demi-siècle d'usage, les principaux organes du trafic fluvial entre Lyon et la mer. Mais leur durée ne saurait être illimitée; et il est peu probable que ce matériel respectable soit renouvelé dans les mêmes conditions.

D'autre part, si le Rhône régularisé tel que l'ont fait les ingénieurs, présente un meilleur tirant d'eau et un lit plus régulier, son courant moyen est devenu plus rapide et en somme assez peu compatible avec les propulseurs à roues ou à hélice.

Il est évident enfin que l'uniformisation des canaux et des rivières de France a eu pour but principal de permettre à la batellerie de circuler avec de forts tonnages sur l'ensemble du réseau navigable sans rupture de charge ni transbordement. L'uniformité d'une barque type pouvant parcourir tout ce réseau et une grande économie de traction sont donc les deux conditions essentielles de l'avenir de la navigation fluviale. Le Rhône ne saurait faire exception indéfiniment à ces règles, et, par une batellerie spéciale, détruire l'unité du réseau, en lui fermant un de ses plus importants débouchés, la mer.

Le remorquage pratique d'une barque de canal pouvant naviguer sur tout le réseau est donc la solution que l'on doit chercher. Reste à trouver le mode de traction le mieux approprié au régime du fleuve.

Tout le monde connaît la définition classique et pittoresque d'un grand cours d'eau : « un chemin qui marche. » Malheureusement, ce chemin marche toujours dans le même sens; et, si le courant donne des avantages assez limités d'ailleurs à la descente, il occasionne à la remonte d'énormes déperditions de

force. Le point d'appui de la rame ou de la roue d'un bateau à vapeur sur l'eau qui cède à la compression et se dérobe à chaque instant est essentiellement mobile. En eaux mortes et à plus forte raison en eaux courantes, le travail de la perche qui s'appuie sur le fond et trouve une résistance solide est bien supérieur à celui de la rame ou de l'aube qui ne mord qu'à la surface un liquide fuyant souvent avec une très grande vitesse.

La substitution d'un point d'appui solide au point d'appui essentiellement mobile de l'eau courante est le principe même du touage; et de tout temps, on a cherché à faire avancer les bateaux en les touant soit sur le fond fixe de la rivière, soit sur des points d'amarre extérieurs au cours d'eau, solides et résistants.

La solution primitive, celle qui remonte aux premiers âges de la navigation, est le halage à la corde, dans lequel la traction s'opère au moyen d'attelages de moteurs animés, hommes ou chevaux, marchant sur la rive.

Les grappins du Rhône, dont la roue mord sur le sol du fleuve, constituent, comme nous l'avons déjà dit, un autre mode de touage qui donne d'assez bons résultats.

Mais le véritable touage consiste dans le halage sur une chaîne métallique noyée au fond de la rivière. La chaîne résiste par son propre poids; le navire s'avance en la soulevant à l'amont par l'intermédiaire d'un treuil actionné par une machine à vapeur et la laisse retomber en arrière. C'est ce que tout le monde peut voir sur la Seine dans l'intérieur de Paris. Une chaîne de touage continue existe sur l'Elbe depuis le port de Hambourg à l'embouchure jusqu'au fond de la Bohême, sur 725 kilomètres de longueur, presque la distance de Paris à Marseille.

On a hésité jusqu'à présent à employer le touage sur toute l'étendue du Rhône. On a craint qu'une chaîne noyée, reposant sur un fond mobile, ne coure le risque d'être fréquemment engravée, surtout dans la région inférieure, après les affluents torrentiels de l'Ardèche et de la Durance. Ces craintes sont peut-être exagérées. En tout cas, le même inconvénient ne saurait se

produire pour une chaîne de longueur limitée et fréquemment émergée; et c'est ce qu'ont très bien compris les ingénieurs et les entrepreneurs chargés de la construction des digues et des épis du Rhône. Obligés pour leurs travaux à faire naviguer pendant plusieurs années un nombre considérable de gabares chargées de blocs d'enrochements, ils ont adopté un système de touage limité à la région même du fleuve qu'ils avaient à améliorer. Presque sans frais, ils ont installé sur des bateaux plats des locomobiles de 20 à 25 chevaux qui actionnaient un treuil; sur ce treuil s'enroulait un câble de 8 à 10 kilomètres de longueur seulement, solidement amarré sur la rive à l'amont. Le toueur se halait sur ce câble et l'enroulait sur le treuil. A la descente, le câble était purement et simplement déroulé et immergé de nouveau dans le fleuve. Ces manœuvres pratiques ont toujours réussi (1).

Des expériences plus précises ont été faites depuis d'après les mêmes errements; et, un peu au-dessous d'Avignon, dans une des parties du Rhône où se succèdent des courbes de faible rayon, on a pu facilement remorquer 500 tonnes avec une vitesse de 4 à 5 kilomètres à l'heure au moyen d'un toueur de 100 chevaux enroulant un câble de 12 kilomètres de longueur. Une succession de touages ainsi fractionnés pourrait constituer un système de touage continu, et il est probable que ce « touage en relais » donnerait des résultats satisfaisants. C'est certainement dans cette voie qu'il faut chercher la solution pratique d'une traction économique sur le Rhône. Il convient cependant de ne pas se bercer d'illusions. Le grand mouvement commercial de la vallée est désormais acquis aux deux lignes de chemin de fer qui longent le fleuve. La régularisation du Rhône d'ailleurs, par la simple modification de son lit, n'est pas susceptible d'amener une transformation profonde dans son état de navigabilité. On a amélioré le fleuve aussi bien que possible et dans les limites que permettaient les forces naturelles (2); mais il est impossible de pré-

(1) LOMBARD-GÉRIN, *Sur un nouveau service de navigation sur le Rhône*. Avignon, 1883.

(2) GUILLEMAIN, *Navigations intérieure, rivières et canaux*, t. I, p. 111. Paris, 1885.

tendre à plus; et si la navigation du Rhône ne doit plus, par rapport aux autres voies de transport, tenir la première place, celle qu'elle occupait dans les temps anciens, c'est déjà beaucoup de l'avoir sauvée.

XIII

Un grand fleuve ne doit pas être seulement un instrument de transport. Il porte en lui une autre source de richesses, la fertilité agricole.

Tout le monde connaît ou a entendu parler de la merveilleuse prospérité de certaines prairies anglaises, des « marcites » de Milan, des « moërs » de la Flandre et surtout de cette célèbre « huerta » de Valence, véritable terre promise depuis le sixième siècle, grâce à l'emploi judicieux de deux cours d'eau, le Xucar et la Turia, dont aucune goutte n'est pour ainsi dire perdue. L'idéal des ingénieurs espagnols en matière de rivière est qu'à l'étiage d'été la totalité de l'eau soit employée pour l'agriculture. Dans la traversée de Valence, la Turia n'a plus d'eau. Tout a été absorbé par les irrigations; et jusqu'à la mer, le lit desséché ne sert que pour les crues et les inondations. Rizières, vignes, orangers, champs de fleurs, cultures maraîchères, fourragères, arborescentes, se succèdent sans interruption sur ce sol continuellement arrosé, tour à tour rafraîchi par l'eau courante, réchauffé par un soleil prodigue, reconstitué énergiquement par des masses énormes d'engrais. Si la Huerta est la plaine d'Espagne la plus savamment inondée, le grao de Valence est peut-être le petit port du monde où il entre le plus de navires chargés de guano; et l'on peut voir, dans ce fortuné pays, des luzernières qui, au milieu de novembre, fournissent leur vingt-deuxième coupe (1).

Sans atteindre à des rendements aussi prodigieux, on sait les magnifiques résultats obtenus dans le département des Bouches-du-Rhône, par la dérivation faite dans la Durance à Pertuis. Sur

(1) J.-A. BARRAL, *Sur les irrigations. Assoc. franç. pour l'avancement des sciences*, 8^e session. Montpellier, 1879.

80 kilomètres de développement, un canal qui débite six mille litres distribue de l'eau aux villes et aux campagnes, répand partout la fertilité, assainit une grande cité, jadis nauséabonde et presque répugnante, et transforme en jardins et en parcs splendides les arides coteaux de sa banlieue.

La même Durance alimente 23 autres canaux, 9 dans Vaucluse, 11 dans les Bouches-du-Rhône, 1 dans les Hautes-Alpes, 1 dans les Basses-Alpes, 1 dans le Var. La plupart ont une origine qui remonte aux temps féodaux. Le document le plus ancien relatif au canal de Vaucluse est une donation faite en 1101 par Rostang de Bérenger au chapitre métropolitain d'Avignon. Le canal de Saint-Julien, sur le territoire de Cavaillon, remonte à 1171; celui de Château-Renard, à 1216; celui de l'hôpital d'Avignon, à 1229; celui de Sénas, à 1303; celui de Cabannes, à 1352. Le célèbre canal de Craponne, qui date du seizième siècle, fertilise 10,000 hectares; celui des Alpines, 8,400. Près de 40,000 hectares sont ainsi fécondés par la Durance seule, transformant une rivière dévastatrice, qui n'était connue autrefois que par ses ravages, depuis qu'elle était abandonnée par la navigation locale, en inépuisable producteur de la richesse agricole (1). Indépendamment de la Durance, Vaucluse utilise encore sa célèbre Fontaine, qui donne naissance à la Sorgues et à une foule de ramifications appelées Sorguettes, dont les eaux ont fait de la banlieue d'Avignon un incomparable jardin.

Rien ou presque rien n'a été fait encore pour le Rhône. Les grands projets n'ont certes pas manqué, encore moins l'ardent désir des populations du Midi. Mais, en dehors du canal de Pierrelatte, dont la concession au prince de Conti remonte à 1693 et qui n'arrose qu'une partie restreinte des départements de la Drôme et de Vaucluse, et à part quelques emprunts isolés faits dans la partie inférieure du Rhône pour des submersions de vignes, le grand fleuve roule inutilement jusqu'à la mer la presque totalité de ses eaux fertilisantes.

(1) *Réglementation des prises d'eau de la Durance*. Biblioth. d'Avignon. Enquête de 1887.

Tout d'abord on a paru craindre qu'une dérivation un peu importante ne portât un sérieux préjudice à la navigation en basses eaux. On a reculé ensuite devant l'énormité des dépenses. L'ampleur des projets, le nombre des variantes, l'ardeur même des polémiques ont fini par lasser un peu l'opinion publique; et aujourd'hui la question de l'appropriation des eaux du Rhône est malheureusement un peu stationnaire. Il ne saurait être question de la reprendre ici; il est du moins intéressant d'en rappeler les principales phases.

XIV

C'est en 1847, il y aura bientôt un demi-siècle, que l'ingénieur Dumont émit le premier l'idée, trop grandiose peut-être pour l'époque, mais à coup sûr d'une conception puissante, d'utiliser les eaux du Rhône dérivées en un point élevé de son cours pour arroser les plaines situées sur la rive droite dans la zone inférieure. C'est à lui incontestablement que revient l'honneur d'une initiative qui portera un jour ses fruits.

Le Rhône peut se prêter mieux qu'aucun autre cours d'eau de France à la pratique de la grande irrigation. Il a d'abord ce premier avantage de présenter cette forte pente qui est précisément défavorable à la navigation; il peut surtout fournir un abondant volume d'eau pendant l'époque des arrosages, du 15 avril au 15 octobre. Il est en effet alimenté par la fonte des neiges et des glaciers des Alpes. Son niveau ne descend presque jamais, pendant la période estivale, à plus de 0^m,50 au-dessous de l'étiage. Il se tient presque toujours à 1 mètre ou à 1 mètre 50 au-dessus; et, un peu en amont de l'Isère, où devait avoir lieu la dérivation projetée par M. Dumont, il roule en pleines eaux un volume moyen de 400 à 600 mètres cubes. Rien ne paraissait donc plus pratique que de lui en emprunter une cinquantaine et de transformer ainsi, comme on disait alors pour faire image, les départements du Midi, ces « pays de la soif », en une « luxuriante Lombardie ».

M. Dumont reprit son idée et l'étudia plus sérieusement en 1869 et 1871. Un premier projet daté de 1874 dérivait 60 mètres cubes sur la rive gauche du Rhône aux Roches de Condrieu et les conduisait à Mornas. Là, le fleuve était franchi par un siphon gigantesque de 3 kilomètres de longueur et de plus de 60 mètres de charge ou de flèche. Le canal laissait une dizaine ou une quinzaine de mètres cubes dans les départements de l'Isère et de la Drôme; et le siphon débitant le reste des 60 mètres cubes empruntés au Rhône, débouchait, sur la rive droite du fleuve, près de Saint-Étienne des Sorts. Le canal se prolongeait alors tantôt à découvert, tantôt en souterrain jusqu'à Nîmes, Montpellier, Béziers et même jusque dans les plaines du Narbonnais. Il avait environ 450 kilomètres de longueur. La dépense approchait de 150 millions; le périmètre arrosable comprenait 170,000 hectares.

Les chambres de commerce et la batellerie protestèrent tout d'abord avec énergie contre ce prélèvement de 60 mètres cubes au Rhône qui, d'après elles, menaçait de compromettre les travaux d'amélioration du fleuve. Une lutte très vive s'engagea entre les intérêts adverses, la navigation d'un côté, l'agriculture de l'autre; et l'on réussit à faire limiter le débit du canal à 35 mètres cubes, dont 10 seulement à prendre dans le Rhône à Condrieu, les 25 autres devant être fournis par l'Isère que l'on aurait dérivée à Romans. Les deux canaux devaient se réunir près de Valence en un seul qui aurait ainsi débité les 35 mètres cubes concédés. 12 mètres cubes étaient laissés sur la rive gauche aux départements de la Drôme et de Vaucluse. Les 23 mètres cubes restant traversaient le Rhône, comme nous l'avons déjà dit, au moyen d'un siphon. Une faible partie était laissée à l'Ardèche, presque tout était consacré au Gard ou à l'Hérault.

Au point de vue technique, le projet échappait aux difficultés très sérieuses d'un tracé sur la rive droite du Rhône dont les falaises sont très escarpées. On restait aussi longtemps que possible sur la rive gauche beaucoup plus hospitalière; mais il fallait payer cet avantage par une coûteuse traversée du fleuve au moyen d'un ouvrage assez délicat et sans précédent. Cet ouvrage

d'ailleurs n'était qu'à l'état d'avant-projet, presque d'indication. Il avait en outre l'inconvénient de solidariser les deux rives et de mettre toute la partie inférieure du canal, la plus importante sans contredit, à la merci d'une rupture, d'un accident ou même d'une interruption de service qui aurait pu se produire sur la rive gauche dans le canal de Condrieu à Mornas. On ne tarda pas à l'abandonner, et on résolut de traverser purement et simplement le Rhône à l'une de ses cluses les plus resserrées, en face de Viviers, au moyen d'un pont-aqueduc d'une construction beaucoup plus pratique. Ainsi modifié, le projet présentait des conditions très acceptables, et les travaux furent déclarés d'utilité publique par une loi en date du 20 décembre 1879. Mais ce n'était là qu'une sanction toute platonique, rien n'étant définitivement réglé pour les voies et moyens d'exécution (1).

XV

Désireux de s'affranchir de la solidarité des deux rives, M. Chambrelent, inspecteur général des Ponts et Chaussées, présenta un nouveau projet qui divisait la solution en deux (2). Les bases de la répartition de l'eau étaient les mêmes : 12 mètres cubes pour la rive gauche (Drôme et Vaucluse), 23 mètres cubes pour la rive droite (Ardèche, Gard, Hérault). Le projet Chambrelent prenait les 12 mètres cubes affectés à la rive gauche, à l'Isère près de Romans comme le projet Dumont. Ils arrosaient le même périmètre où ils étaient immédiatement dépensés. Quant aux 23 mètres cubes destinés à la rive droite, ils étaient pris sur

(1) Cf. les documents officiels sur le canal d'irrigation du Rhône : *Exposé des motifs*. (Journal officiel du 20 février 1877. Annexe n° 772.) — *Rapport au nom de la commission chargée d'examiner le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique des travaux à faire pour l'établissement d'un canal dérivé du Rhône en vue de l'irrigation des territoires situés dans les départements de l'Isère, de la Drôme, de Vaucluse, du Gard et de l'Hérault*. (Journal officiel du 21 juin 1877. Annexe 987.)

(2) Canal d'irrigation du Rhône. (Journal de l'Agriculture, février 1881.)

cette même rive par une dérivation faite à Cornas presque en face de l'embouchure de l'Isère. On construisait un canal à flanc de coteau sur les escarpements qui dominent le Rhône; ce canal passait près de Vénéjean à une dizaine de mètres au-dessous du canal Dumont; il le rejoignait à Nîmes et le suivait jusqu'à Béziers. Les deux rives étaient ainsi séparées et conservaient leur pleine indépendance (1).

Mais comme ce canal de la rive droite, placé sur les coteaux à une grande hauteur, ne pouvait arroser les terrains bas des départements du Gard et de l'Hérault qu'à l'aide de canaux secondaires très longs, on eut l'heureuse idée de projeter un troisième canal qui, prenant ses eaux dans le Rhône à l'embouchure de la Cèze, les conduisait sur le littoral à Pérols près de Montpellier, après un parcours de près de 140 kilomètres.

Le Conseil général des Ponts et Chaussées accueillit favorablement le projet Chambrelent. La solution des trois canaux fut adoptée, et une nouvelle déclaration d'utilité publique prononcée le 29 juillet 1881. La sanction du Sénat était cependant nécessaire, et cette nouvelle combinaison ne parut pas devoir être acceptée sans réserves ni modifications. Sans doute, on reconnaissait qu'il y avait de sérieux avantages dans la séparation des deux rives et surtout dans l'établissement d'un bas service qui devait arroser la plaine de Beaucaire à la mer. Mais le canal de Cornas donna lieu à de graves critiques. On faisait observer qu'il cheminait sur la rive droite, presque en corniche sur le Rhône, traversant des terrains exceptionnellement difficiles, les uns escarpés et très durs, les autres meubles et disloqués. En certains passages, au Pouzin par exemple, la montagne qui domine le fleuve glisse sur sa base; on pouvait craindre des mécomptes, des dépenses imprévues, peut-être des accidents.

« Dans un canal d'irrigation, disait M. Krantz, où l'on n'a pas de diaphragme, toutes les eaux peuvent s'écouler par une brèche ;

(1) *Discussion au Sénat du projet de loi, adopté par la Chambre des députés, relatif à la construction et à la concession des canaux dérivés du Rhône. Séance du 20 juillet 1882. M. Krantz, rapporteur.*

de là un danger très grand. Une brèche qui s'ouvrirait à Vénéjean, par exemple, permettrait à un volume de plus de deux millions de mètres cubes de se répandre brusquement dans la vallée.

« Un canal de navigation partagé en biefs par des écluses ne présente pas les mêmes dangers. Il était difficile d'affirmer à l'avance que le canal ne présenterait aucune fissure; car on devait passer forcément dans des terrains d'inégale résistance où les tassements seraient inégaux et pouvaient amener des dislocations (1). » L'établissement d'un canal à flanc de coteau le long du Rhône dans le département de l'Ardèche, parut donc être un travail dangereux et incertain surtout au point de vue de la dépense; il constituait en outre, sur près de 110 kilomètres, un travail absolument improductif, inutilisé, une « tête morte » qui présentait à la fois des difficultés d'exécution et un aléa de dépenses assez considérables.

Ce canal de Cornas soulevait encore une objection d'un autre ordre. Il prenait ses 23 mètres cubes d'eau à l'amont des « rapides » du fleuve, et les défenseurs de la navigation craignaient que le mouillage en basses eaux ne fût diminué d'une manière fâcheuse par ce détournement, et que la batellerie en éprouvât quelque gêne. L'avis des ingénieurs aurait dû sans doute calmer ces alarmes un peu exagérées; mais il est toujours difficile de faire entendre raison à ceux qui craignent d'être lésés. Quoi qu'il en soit, il eût été préférable, pour dissiper toute inquiétude, de faire au fleuve cette ponction de 23 mètres cubes après les plus mauvais passages, au-dessous des « rapides », en aval des embouchures de l'Isère, de la Drôme et de l'Ardèche.

M. Krantz, secondé par M. Dupuy de Lôme, proposa de tout concilier, en abandonnant la tête morte du canal de Cornas et en lui substituant, à la pointe Saint-Georges, à 110 kilomètres environ en aval de Cornas, un puisage direct dans le Rhône. Un atelier de vingt-quatre pompes, actionnées par des machines à feu de près de vingt mille chevaux-vapeur, aurait élevé à 55 mètres

(1) KRANTZ, *op. cit.*

de hauteur les 23 mètres cubes prévus. Quelque considérable qu'elle paraisse au premier abord pour une alimentation de canal, cette force de vingt mille chevaux ne dépassait pas, en somme, celle dont disposent ensemble deux navires cuirassés dans des conditions d'installation bien autrement difficiles. La solution avait, en outre, l'avantage de la rapidité d'exécution. On pouvait même au début n'installer que le tiers, le quart même des machines nécessaires, et commencer immédiatement l'alimentation. On n'aurait complété qu'au fur et à mesure des besoins; car il était peu probable que la totalité des 23 mètres cubes fût utilisée par l'agriculture au lendemain de la construction du canal. En supposant même les machines entièrement construites et le service courant régulièrement établi, on pouvait, en éteignant quelques feux, proportionner leur travail au service demandé.

Cette intéressante discussion eut, en somme, pour résultat, d'arrêter la marche de l'affaire et de provoquer de nouvelles études.

XVI

Ces études furent faites par M. l'ingénieur Léger sur un programme tout différent. Non seulement il maintenait la séparation des deux rives, mais il fractionnait le grand projet d'ensemble en une série de projets locaux, indépendants, que l'on pouvait exécuter au fur et à mesure des besoins et des ressources. « Dès le moment, disait-il, qu'on acceptait le refoulement de l'eau par des machines à vapeur, pourquoi les grouper toutes sur un seul point, leur faire relever d'un même coup toute l'eau nécessaire en créant ainsi une véritable rivière au sommet de crêtes accidentées, avec des ponts-aqueducs gigantesques pour le passage des vallées et des ravins et des chutes quelquefois perdues sans profit? Ne serait-il pas plus logique de laisser couler l'eau dans son lit naturel au droit de tous ces passages morts, et de diviser, d'échelonner, de distribuer les machines de distance en distance, le plus près

possible des lieux d'emploi, en ne relevant, d'un relais à l'autre, que l'eau nécessaire, à des hauteurs modérées, pour des zones méthodiquement étagées? En sectionnant ainsi, on poursuivait la solution par étapes successives, on commençait par les plaines, les plus aptes aux arrosages et aux submersions de vignes; on se réservait d'augmenter les machines et d'élargir les canaux à mesure que les besoins devaient s'affirmer (1). » On avait soin, en outre, dans la région inférieure, de ne pas négliger comme moyen d'alimentation les ressources locales, c'est-à-dire les rivières de l'Hérault, de l'Orb et de l'Aude.

Sur la rive gauche, on maintenait la solution précédente des projets Dumont et Chambrelent, sauf peut-être, après une étude plus complète, à diviser le canal en deux, l'un dont la dérivation aurait eu lieu en amont du défilé de Donzère; l'autre, en aval, alimenté par un relèvement mécanique de l'eau nécessaire à la région qui s'étend de Saint-Paul-Trois-Châteaux à Bollène.

Sur la rive droite, — et c'était la partie originale du projet, — le morcellement était bien autrement considérable. La région à desservir comprenait les bassins de l'Ardèche, de la Cèze, le plateau de Pujaut en face d'Avignon, le bassin du Gardon, les plaines de Nîmes et de Montpellier, les bassins de l'Hérault et de l'Orb.

Autant de bassins, autant de projets.

Le bassin de l'Ardèche, auquel on attribuait sept cents litres, était arrosé par une prise à faire dans l'Ardèche même à Saint-Martin, ou au Rhône à Saint-Marcel, au moyen d'une machine de 491 chevaux, relevant le plan d'eau de 45 mètres.

La Cèze, un des principaux affluents du Rhône, était mise à contribution pour fertiliser son propre bassin. On lui prenait un mètre cube en établissant, un peu en amont de Bagnols, un relais de machines de 283 chevaux, remontant l'eau à 17 mètres de hauteur.

Un puisage dans le Rhône était fait en face de l'île de l'Oiselet,

(1) A. LÉGER, *Les canaux dérivés du Rhône. Solution morcelée et progressive*. Lyon, 1882-1883.

en amont d'Avignon, avec une machine développant 666 chevaux, et remontant un mètre cube d'eau à 40 mètres de hauteur pour desservir le plateau de Pujaut et la plaine de Saze.

Le bassin du Gardon, qui présente une série de plaines échelonnées séparées par de longs défilés, était desservi par plusieurs canalisations indépendantes.

Les plaines de Saint-Geniès et de Saint-Chartes étaient irriguées par deux dérivations naturelles du Gardon, de 250 litres chacune, pratiquées à la hauteur de Ners.

Au pont du Gard, un atelier de machines devait aspirer l'eau du Gardon et alimenter trois canaux : l'un destiné à la vallée d'Alzon du côté d'Uzès, l'autre aux plaines de Remoulins, Montfrin et Aramon, le troisième à la plaine de Lafoux, et aux territoires de Meynes et de Comps.

Les plaines de Nîmes et de Montpellier, comprenant plus de 70,000 hectares, étaient divisées en trois étages, et constituaient la partie la plus importante du projet. On y installait trois services : un service supérieur, un service moyen, un bas service.

Le service supérieur était desservi par un grand atelier hydraulique de 10,800 chevaux-vapeur, élevant à 65 mètres de hauteur, à la Roche de Comps, un volume de 10 mètres cubes destiné à l'arrosage de 42,700 hectares sur les territoires de Bezouce, Nîmes, Milhaud, Vergèze, Aiguesvives, Aubais, Saint-Christol, Vêrargues, Castries, Vendargues, Montpellier, Saint-Georges et Cournonterral.

Le service moyen avait sa prise à Saint-Gilles, sur le petit Rhône. Un volume de 6 mètres cubes aurait été élevé à une hauteur de 24 mètres sur les petits coteaux qui séparent la zone littorale de la plaine du Vistre, au moyen d'un atelier de machines de 2,400 chevaux. Le canal aurait arrosé en tout 19,000 hectares, desservant les territoires de Saint-Gilles et de Vauvert, la vallée du Vistre et la plaine de Lunel, passant au-dessous de Montpellier et aboutissant à Frontignan.

Le service inférieur aurait desservi 16,600 hectares, dans la plaine basse de Nîmes, comprenant les territoires de Massil-

largues, Saint-Laurent d'Aigouze et Mauguio sur le littoral; il était assuré par un atelier de machines de 600 chevaux à établir dans le bief inférieur du canal du Rhône à Cette, et devant élever à 6 mètres de hauteur un volume de 6 mètres cubes.

Enfin, 20,000 hectares environ de marais ou de basses alluvions de cette région de lagunes, qui longe la mer entre Beaucaire et Aiguesmortes, et porte le nom de Sylve-Godesque, auraient pu être arrosés, ou plutôt colmatés par un dernier puisage à faire dans le petit Rhône, au moyen d'un atelier de machines de 300 chevaux élevant 6 mètres cubes à 4 mètres de hauteur.

Le bassin de l'Hérault (10,000 hectares environ) sur les territoires de Pézenas, Florensac et Mèze, aurait été arrosé par cette rivière même à laquelle on empruntait 2 mètres cubes élevés près de Pézenas, à 45 mètres de hauteur, par un atelier de machines de 1,166 chevaux.

Le bassin de l'Orb, en dernier lieu, était desservi, comme celui de l'Hérault, par sa propre rivière; et une machine de 900 chevaux, installée à Béziers, élevait à 36 mètres de hauteur 1^m,500, pouvant arroser près de 7,000 hectares.

Telles étaient les lignes générales du projet de M. Léger, qualifié de « solution morcelée et progressive », dont tous les tronçons étaient, comme on le voit, distincts les uns des autres, et auraient pu être exécutés isolément au fur et à mesure des besoins reconnus (1).

XVII

Nous ne saurions entrer dans plus de détails, encore moins dans la discussion. On voit cependant combien cette question de l'utilisation des eaux du Rhône au développement de l'agriculture a été sérieusement élaborée; et ce n'est pas la faute des ingénieurs si, après des études si multipliées et si consciencieuses, on n'est

(1) A. LÉGER, *op. cit.*

pas entré dans la voie de l'exécution (1). Cette exécution est-elle prochaine? Il serait difficile de le dire. On peut regarder cependant comme un progrès réel la cessation de l'antagonisme qui avait existé au début entre les champions de la navigation et ceux de l'agriculture. Ces derniers, soutenant que l'industrie agricole était l'industrie mère du pays, n'hésitaient pas à considérer un fleuve même navigable comme une source naturelle à laquelle il est toujours permis de puiser. Alors même que la batellerie dût en souffrir, tout pouvait se traduire par une balance entre les bénéfices recueillis par la culture et les pertes éprouvées par la navigation, et les pouvoirs publics devaient se décider suivant la plus grande somme d'intérêts en vue surtout du bien général du pays.

Or, les travaux d'amélioration exécutés depuis quelques années dans le Rhône ont donné à la navigation actuelle toutes les satisfactions possibles, et limitent à bien peu de chose le préjudice qui peut être causé au commerce et à la batellerie. En se basant sur le relevé de la tenue des eaux du Rhône pour une période de quinze ans, on peut affirmer que, si toutes les dérivations projetées étaient exécutées, la batellerie serait seulement obligée de réduire ses chargements d'un quart pendant onze jours en moyenne par an. Le trafic annuel du Rhône ne dépassant pas actuellement soixante millions de tonnes kilométriques en moyenne, et le taux du fret étant, en moyenne aussi, de 0',03 par tonne et par kilomètre, on a calculé que la perte pour la batellerie, en supposant que toutes les marchandises correspondant à la réduction des chargements pendant les onze jours en question soient transportées en chemin de fer, ne serait que de treize mille francs environ, et que la perte pour le commerce, toujours dans la même hypothèse, ne dépasserait pas neuf mille francs. C'est en réalité à peu près insignifiant (2).

(1) Cf. les documents publiés par la commission des canaux dérivés du Rhône instituée par le Ministère de l'Agriculture. Paris, 1883 et 1884.

(2) PHILIPPE, *Rapport sur l'utilité, au point de vue agricole, de la navigabilité des fleuves et de la construction des canaux navigables*. 3^e congrès international de navigation intérieure. Francfort-sur-le-Mein, 1888.

Mais là n'est pas la question. La vérité est que, quels que soient les projets adoptés pour l'utilisation sur une grande échelle des eaux du Rhône à la transformation agricole de sa vallée, c'est par centaines de millions qu'il faut compter les dépenses d'exécution; et on s'est demandé plusieurs fois si ces dépenses n'étaient pas excessives.

L'un des stimulants qui militaient en faveur de grandes dérivations du Rhône s'est un peu émoussé. Les vignes du Midi étaient entièrement perdues, il y a quelques années, à la suite de l'invasion phylloxérique; et l'on avait expérimenté que l'un des plus sûrs moyens de les sauver était de les traiter comme des rizières, et de les submerger en hiver pendant six semaines environ. Depuis lors, l'emploi judicieux des insecticides, et surtout la propagation des vignes américaines, ont donné des résultats merveilleux. Grâce à l'intelligence et à l'énergie de nos populations méridionales, la culture de la vigne est entrée, depuis quelques années, dans une voie nouvelle. L'effort a été grand, mais le succès est assuré. On peut espérer que, dans quelques années, le vignoble entier du midi de la France sera reconstitué, peut-être même augmenté; et tout le monde sait aujourd'hui la fortune des viticulteurs intelligents dont les récoltes annuelles atteignent mille, quinze cents, quelquefois deux mille francs net à l'hectare. La submersion hivernale des vignes, qui ne peut avoir lieu d'ailleurs que dans des terrains spéciaux, peu perméables, presque horizontaux, ne saurait donc légitimer à elle seule l'établissement de grands canaux d'irrigation. La question de l'utilisation générale des eaux du Rhône doit, en réalité, avoir pour objet non pas cette culture spéciale, mais la transformation dans son ensemble de toutes les cultures de la région méridionale.

D'autre part, il est certain que, malgré les résultats satisfaisants de la régularisation du Rhône, le fleuve ne présente pas des conditions parfaites de navigabilité. Un grand torrent, quelque régularisé qu'il soit, sera toujours inférieur comme voie de transport à une rivière canalisée, et surtout à un canal latéral établi sur de grandes proportions, présentant un tirant d'eau

constant, sans courant sensible, et pouvant offrir à la batellerie les mêmes avantages à la remonte qu'à la descente.

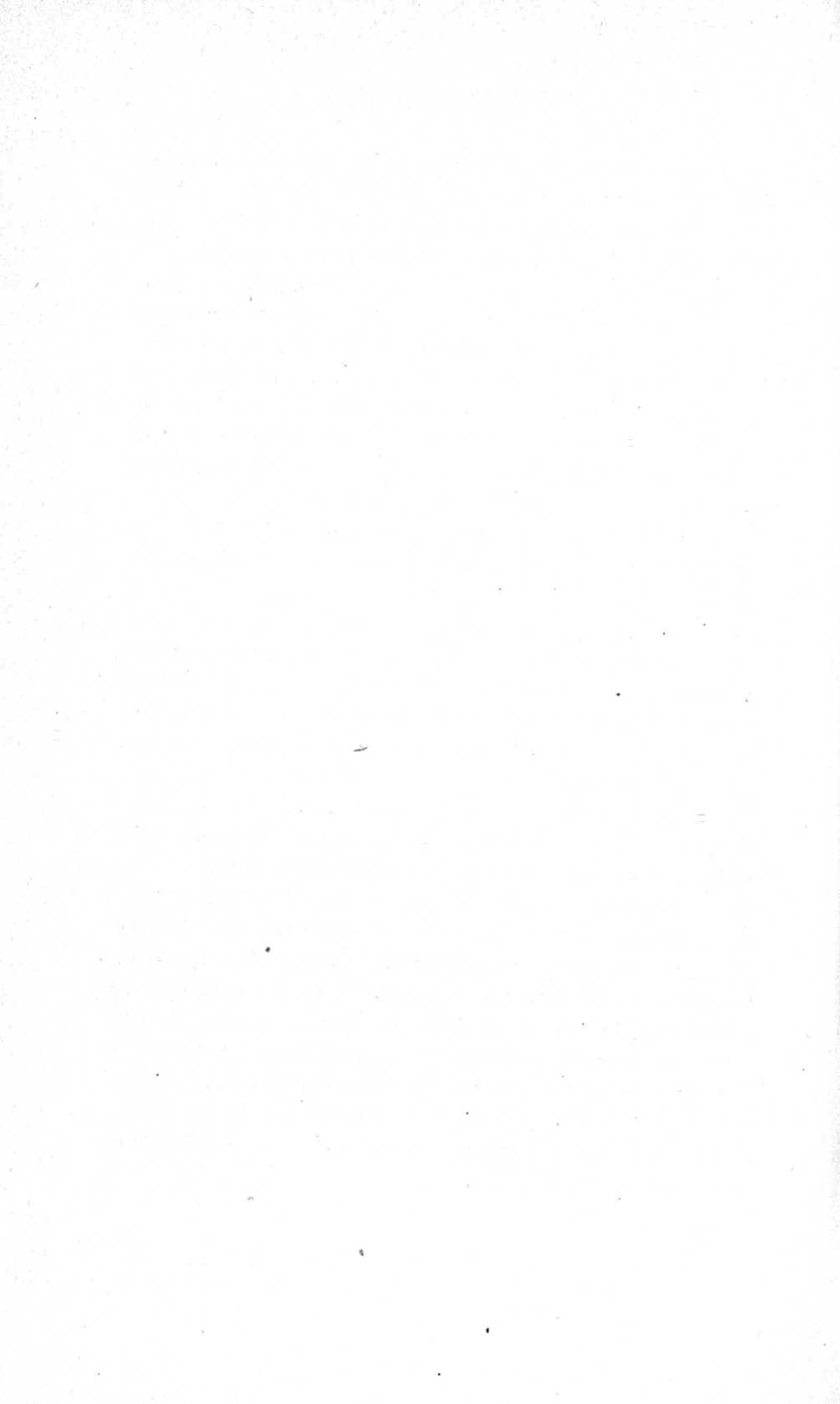
Tout est encore à faire sur le Rhône dans cet ordre d'idées, et tout se fera certainement un jour. Il est donc permis d'envisager, dans un avenir qui malheureusement ne saurait être prochain, l'établissement d'un grand canal latéral avec des écluses assez spacieuses pour loger des trains de bateaux avec leur remorqueur. Ce canal devrait avoir pour embranchement sur la rive droite le canal de Beaucaire à Cette convenablement élargi et aménagé. Sur la rive gauche, un autre canal, présentant les mêmes dimensions, les mêmes types d'ouvrages d'art, pourrait être établi jusqu'à Marseille; et pour ce canal de la rive gauche, on aurait le choix entre deux solutions : l'utilisation et la transformation du canal d'Arles à Bouc, et son prolongement le long du littoral, ou la construction d'un canal entièrement nouveau qui se détacherait du Rhône un peu au-dessous d'Arles, traverserait la montagne de la Nerthe, et viendrait aboutir dans les bassins de notre grand port de la Méditerranée. La batellerie du Rhône aurait alors ses trois ports d'arrivée sur le littoral : Marseille, Cette, Saint-Louis; et la communication fluviale de la Méditerranée, avec le Nord de la France et les voies navigables de la Belgique et de l'Allemagne, serait ainsi assurée de la manière la plus parfaite (1). Ce canal, enfin, par des dérivations ou des emprunts judicieusement ménagés, serait, en même temps qu'une voie de transport, le principal auxiliaire de la transformation agricole et industrielle de la vallée.

A prendre les choses de haut, il est évident que le Rhône, dont la navigation présente, même après les travaux de régularisation, des difficultés sérieuses, constitue, par le fait même de la vitesse et de la masse de ses eaux, une force motrice immense, et porte en lui le germe d'une richesse industrielle et agricole incomparable. Or, cette force et cette richesse passent tous les jours à notre portée, sous nos yeux, et sont presque entièrement perdues.

(1) Voir CH. LENTHÉRIC, *La région du bas Rhône. IV. Les canaux du Rhône*. Paris, 1881, *op. cit.*

On a dit quelquefois que l'ensemble des forces motrices produites par les eaux courantes était vingt fois supérieur à la puissance réunie de toutes nos machines à vapeur. Ce genre d'évaluation comporte toujours une certaine élasticité. Toutefois, on peut considérer que le Rhône, avec son débit moyen d'étiage de 300 mètres cubes à la seconde, et son altitude de 375 mètres de Genève à la mer, représente près d'un million et demi de chevaux de force absolument sans emploi. On conçoit très bien, d'autre part, que la force motrice que l'on serait en état d'utiliser à toutes les chutes des écluses échelonnées sur un canal latéral au fleuve, soit par des transmissions électriques, soit par des câbles téléodynamiques, pourrait transformer complètement le mode de traction de cette voie navigable. La force que l'on demande aujourd'hui au charbon que l'on achète, on la prendrait simplement à l'eau qui ne coûte rien.

Ces conceptions, qui paraissent peut-être ne se présenter encore qu'à l'état de théorie, entreront certainement un jour dans le domaine de la pratique; mais de pareils travaux, qui seraient la consécration des progrès de la science moderne, ne sauraient être préparés et exécutés que d'une manière suivie, dans des époques de calme, en dehors de toute préoccupation extérieure, et en y employant tout d'abord la presque totalité de nos forces financières. Ce sont essentiellement des œuvres de longue paix. Nous ne vivons pas en frères dans notre vieille Europe; et la plus grande partie de notre énergie, de notre intelligence et de nos ressources, est, au contraire, absorbée par des dépenses d'une tout autre nature, des préparatifs de ruine et de destruction. Si jamais nous guérissons de cette maladie, nous aurons, dans la conquête et l'utilisation de toutes les forces que nous offre la nature, un champ immense ouvert à notre activité et la certitude d'un prodigieux accroissement de la fortune publique. C'est peut-être un rêve que de l'espérer. Qu'il nous soit permis, du moins, de le faire. L'espérance est une vertu féconde, quelquefois même un commencement de réalité.



NOTES

ET

PIÈCES JUSTIFICATIVES

I

SUR LA RÉFORME DU CALENDRIER

L'ordonnance de Charles IX, prescrivant de prendre le 1^{er} janvier pour origine de l'année civile qui commençait alors à Pâques, fut une sorte de tentative de réforme du calendrier Julien dont l'application donnait depuis quelque temps de sérieux embarras. Ce calendrier avait été, dans le principe, adopté par l'Église; mais il ne pouvait pas être indéfiniment conservé à cause du retard, toujours plus grand chaque année, qu'éprouvaient les fêtes principales, lesquelles doivent être, d'après les prescriptions canoniques, réglées sur les phénomènes astronomiques. Ce retard était déjà de dix jours au seizième siècle; il augmentait progressivement, et on ne pouvait le tolérer davantage.

On sait que la grande réforme du calendrier romain fut faite par Jules César, 44 ans avant Jésus-Christ, d'après les indications de l'astronome Sosigène.

La longueur de l'année civile, après avoir varié à Rome de plusieurs manières différentes, y fut alors définitivement réglée en moyenne à 365 jours $1/4$; et on lui assigna, à cet effet, à perpétuité, 365 jours pendant trois années consécutives et 366 jours pendant la quatrième que l'on appela et que l'on continue à appeler « bissextile », le jour complémentaire étant le lendemain du sixième jour des calendes de février et s'appelant pour cela *bissexta kalendas* (1).

(1) A. AURÈS, *Du Calendrier romain et de ses variations successives depuis les temps les plus reculés jusqu'à l'époque actuelle*. Mémoires de l'Académie du Gard, 1869-1870.

En réalité, cependant, l'année solaire n'a que 365^{jours}, 242264 au lieu de 365^j, 25, de sorte que le calendrier Julien a allongé l'année de 365^j, 25 — 365^j, 242264 = 0^j, 007736, en d'autres termes, de 14 minutes 8 secondes; et il est résulté de là que l'équinoxe du printemps qui tombait au 21 mars en 325, lorsque le concile général de Nicée s'est réuni, s'est avancé progressivement et a fini par coïncider d'abord avec le 20 mars, puis avec le 19, ensuite avec le 18, etc., et enfin avec le 11 mars en 1581. Les prévisions de ce concile relatives à la fixation de la fête de Pâques n'étaient donc plus réalisées avec une exactitude suffisante.

L'erreur qui vient d'être signalée dans le calendrier Julien et qui devenait toujours de plus en plus sensible d'une année à l'autre, a été non seulement corrigée, mais encore rendue impossible pour l'avenir par la publication, au mois de février 1581, de la bulle du pape Grégoire XIII, dans laquelle il est ordonné de retrancher, d'abord et avant tout, 10 jours entiers au mois d'octobre de l'année 1582; et ensuite 3 jours à chacune des périodes de quatre siècles qui se succéderont à dater de la fin du seizième siècle. Et comme ces périodes comprennent, suivant le calendrier Julien, 400 fois 365 jours 25, soit 146,100 jours, on voit que le calendrier Grégorien leur donne seulement 146,097 jours, c'est-à-

dire en moyenne $\frac{146,097}{400} = 365^{\text{jours}} 2425$ par année, et qu'ainsi cette nouvelle longueur de l'année, comparée à la longueur réelle, égale à 365^{jours} 242264, n'en diffère que de 365^j, 2425 — 365^j, 242264, soit 0^j, 000236; de sorte qu'il s'écoulera plus de 4,000 ans (exactement 4,237 années 135 jours) avant que cette petite différence de près de deux dix-millièmes de jour puisse produire une différence totale d'un seul jour.

Cette partie du problème a donc été résolue par la bulle du pape Grégoire XIII avec toute la précision désirable en pareil cas. Et il en est de même pour les 10 jours retranchés en 1582; car ils correspondent à l'intervalle de 1,275 ans, compris entre l'année 325, date du concile de Nicée, et l'année 1600, intervalle pendant lequel le calendrier Julien attribue, comme on l'a vu, 0^j, 007736 de trop à chaque année, soit en totalité 1,275 fois 0^j, 007736 ou 9^j, 863, et en nombre rond 10 jours. Ces dix jours ont été retranchés immédiatement après le 4 octobre 1582, sans qu'on ait modifié pour cela la succession régulière des jours de la semaine, de sorte qu'en 1582, le lendemain du jeudi 4 octobre a été le vendredi 15 octobre.

Quant aux trois jours qui doivent être retranchés à chaque période de quatre siècles, ils disparaissent en enlevant un jour à chacune des dernières années des trois premiers siècles, c'est-à-dire, pour la période cou-

rante, aux années 1700, 1800 et 1900, années qui sont bissextiles sur le calendrier Julien et qui sont ordinaires ou communes sur le calendrier Grégorien. Mais la dernière année de chaque période, telle que 2000 dans le cas actuel, reste bissextile sur les deux calendriers.

Les changements ordonnés par le pape Grégoire XIII ont été acceptés en France sans difficulté et y ont été mis en vigueur dès le mois de décembre 1582. Mais il n'en a pas été ainsi dans les pays protestants et notamment en Angleterre, où la réforme grégorienne n'a été admise qu'au mois de septembre 1752.

En définitive, quoique les jours de la semaine aient toujours gardé les mêmes noms en France et en Angleterre, il est arrivé que leurs quantités ont toujours été différents entre le mois de décembre 1582 et le mois de septembre 1752. Du mois de décembre 1582 au 28 février 1700, la différence a été constamment de 10 unités, parce que l'année 1600 a été bissextile sur le calendrier Grégorien comme sur le calendrier Julien. Mais ensuite, l'année 1700 ayant été une année commune ou ordinaire sur les deux calendriers et par conséquent ayant perdu un jour, la différence entre les quantités s'est élevée à 11 unités de 1700 à 1800. Enfin, l'année 1800, qui a été encore une fois commune ou ordinaire, a élevé cette différence à 12 unités, qui est précisément celle que l'on constate aujourd'hui entre notre calendrier et le calendrier des Russes, toujours conforme au calendrier Julien.

Il y avait donc en 1585, au moment où commençait le procès de Marie Stuart, dont l'exécution eut lieu le 8 février 1587, une différence de dix jours entre les quantités assignés à un seul et même jour par les calendriers de France et d'Angleterre; et cette différence est très intéressante à noter; car elle a permis récemment de donner, avec pièces authentiques à l'appui, la preuve lumineuse et mathématique de la falsification des lettres de France adressées à la reine d'Écosse et qui furent le principal argument invoqué pour sa condamnation. (Voir à ce sujet *Marie Stuart, le procès, le supplice*, 1585-1587, par le baron KERVYN DE LETTENHOVE, Paris, 1889.) Ces lettres contrefaites et interpolées se trouvent à Hartfield telles que les reçut Marie Stuart, et les minutes de ces lettres rédigées par l'espion Philipps et produites au procès comme pièces d'accusation existent au *Record Office*. Il est facile de les comparer. Or, rien n'ayant été changé en Angleterre dans la série des jours de la semaine, ces jours avaient naturellement cessé de correspondre aux quantités des jours du mois de France (ou en France); et les deux styles, dans celles de ces lettres qui sont datées à la fois du jour et du quantième, se traduisent par cette différence. La perfidie de l'accusation est ainsi manifestement dévoilée.

SUR LA DÉVIATION D'UNE MOLÉCULE FLUIDE SOUS L'INFLUENCE DU MOUVEMENT DE ROTATION DE LA TERRE

Le phénomène de la déviation d'un courant fluide sous l'influence du mouvement de rotation de la terre, signalé à propos des fleuves (page 269), se retrouve, beaucoup plus caractérisé, dans les grands courants gazeux de l'atmosphère, dits « vents alizés ». On sait que ces vents sont dus à la différence de température entre les pôles et l'équateur. Le sol des régions tropicales, qui absorbe en grande quantité les radiations solaires, chauffe l'air qui se trouve à son contact, le dilate et le rend plus léger. Par suite de cette diminution de densité, celui-ci s'élève, produisant ainsi à l'équateur une vaste cheminée d'appel sur laquelle se précipite, rasant le sol, l'air des couches basses de l'atmosphère, tandis que dans les couches hautes, au contraire, l'air chaud est appelé vers les pôles par la condensation que le froid y produit.

C'est cette circulation qui constitue le phénomène des alizés inférieurs et des contre-alizés supérieurs.

M. Faye, observant que la réfraction astronomique est la même à l'équateur que dans les zones tempérées, ce qui tend à prouver que la superposition statique des couches atmosphériques ne peut être troublée par ce tirage colossal (1), faisant remarquer d'autre part qu'il n'existe pas de traces d'un relèvement vertical des alizés aux confins de la zone tropicale, explique autrement le fonctionnement de la chaudière équatoriale et du condenseur polaire. L'air en équilibre est distribué en couches homogènes de densités décroissantes dans le sens de la hauteur, et limitées aux surfaces de niveau idéales qui entourent le globe terrestre. A l'équateur, la couche basse est chauffée par le sol, se dilate et soulève les couches supérieures au-dessus de leurs surfaces de niveau. L'équilibre étant rompu, il tend à se rétablir par l'écoulement de ces couches vers les régions polaires, « écoulement qui se fera à la manière des courants de la mer, comme si d'immenses fleuves avaient pour lits les surfaces de niveau dont nous venons de parler. Par contre, les zones tempérées et froides

(1) La théorie de la réfraction astronomique repose sur l'hypothèse du parallélisme des couches atmosphériques de différentes densités. Or, ses résultats sont conformes à ceux de l'expérience. C'est un argument en faveur de l'hypothèse en question. (FAYE, *Cours d'astronomie de l'École Polytechnique*, tome I.)

recevant cette surcharge, leurs couches inférieures tendront à prendre un mouvement inverse qui ne pourra évidemment s'accomplir que sur le large espace des régions équatoriales où déjà existe d'ailleurs une petite différence de densité (1). »

Quoi qu'il en soit de ces deux explications, elles conduisent à peu près au même résultat : de part et d'autre de l'équateur deux courants, l'un inférieur venant des pôles (alizés), l'autre supérieur en sens inverse (contre-alizés), dont la direction serait, si la terre ne tournait pas, celle du méridien. Nous retrouvons ainsi les conditions d'un fleuve dirigé suivant le méridien. Sans répéter le raisonnement de la page 269, on voit que les alizés seraient déviés vers l'Ouest ; les contre-alizés, au contraire, auraient une tendance à dévier vers l'Est. Mais les molécules qui constituent ces derniers proviennent, par suite de leur soulèvement (hypothèse de M. Faye) ou de leur ascension (hypothèse de l'aspiration), de régions plus basses que celles où elles se meuvent. Près de l'équateur elles décrivent donc autour de l'axe terrestre, des cercles avec la vitesse linéaire, trop petite pour ces cercles, d'un point de départ inférieur ; elles tendent à rester en arrière du mouvement de rotation, c'est-à-dire, pour un observateur placé sur la terre, à dévier vers l'Ouest. C'est la combinaison de ces deux tendances transversales qui règle la marche des contre-alizés. Déviant d'abord vers l'Ouest, ils rebrousse ensuite chemin vers l'Est, décrivant ainsi des trajectoires de forme parabolique, dont les sommets sont répartis sur le parallèle de 25 degrés ou de 30 degrés.

Tandis que les alizés soufflant à la surface du sol sont parfaitement sensibles pour nous, les contre-alizés supérieurs ne se manifestent que par les cyclones, qui ne sont, selon M. Faye, que des tourbillons naissant dans ces fleuves aériens et en descendant le cours à la manière des tourbillons hydrodynamiques que nous voyons si souvent se produire dans nos rivières. La marche des cyclones, que de nombreuses expériences nous ont révélée, reproduit parfaitement celle que la théorie nous a indiquée pour les contre-alizés. Elle est si parfaitement connue, que les Américains nous annoncent par le télégraphe les tempêtes qui ont sévi chez eux avant de paraître chez nous (2).

On voit par là les effets de la rotation de la terre sur les mouvements qui se produisent à sa surface. Mais comme ils sont la conséquence d'une rotation très faible, ils sont souvent faibles eux-mêmes. D'ailleurs, les phénomènes naturels sont en général complexes et dépendants de causes multiples. Aussi les physiciens se sont-ils appliqués, dans des expériences

(1) FAYE, *Défense de la loi des tempêtes. Annuaire du bureau des longitudes*, année 1875, page 483.

(2) FAYE, *op. cit.*, pages 503-508.

ingénieuses, à simplifier les conditions du problème, afin de pouvoir le plier à une observation rigoureuse et le soumettre au calcul qui peut seul en donner une entière connaissance. Tout le monde connaît l'expérience de Foucault au Panthéon, et le gyroscope du même savant qui peut donner, comme la boussole, la direction du méridien, faits analogues à la déviation d'une molécule fluide.

Dans une autre expérience célèbre, l'analogie va à l'identité. Si on laisse tomber verticalement un corps grave, à mesure qu'il descend il rencontre des points de plus en plus rapprochés de l'axe terrestre et animés par suite d'une vitesse moindre que la sienne; il les dépasse, c'est-à-dire dévie vers l'Est. C'est la même explication, on le voit, qui a été donnée à la page 269. Mais cette théorie élémentaire n'est qu'une simple indication. La géométrie ne s'arrête pas là. La formule de Coriolis permet de traiter le problème avec toute la rigueur désirable et de calculer la déviation. L'expérience faite dans des puits de mine à Freiberg par Reech, sur une hauteur de chute de 150 mètres, a donné une déviation de 0^m,0283. Le calcul annonçant 0^m,0276, la concordance est très satisfaisante (1).

C'est bien la même question que celle de la déviation d'une molécule fluide; car la théorie donne ces deux phénomènes comme deux cas particuliers du mouvement relatif d'un point pesant à la surface de la terre. Ce problème général est traité dans tous les cours de mécanique rationnelle (2). Une simple remarque. Dans le cas de la chute des graves et dans celui des vents alizés, le corps dont on étudie le mouvement est libre et peut dévier. Dans le cas d'un fleuve liquide, la molécule est assujettie à décrire une courbe fixe, le lit de la rivière, et ne peut dévier; mais on conçoit qu'il faille précisément pour s'opposer à la déviation une force qui n'est autre chose que la réaction de la rive affouillée.

On peut, en prenant le problème à ce dernier point de vue, mettre immédiatement en évidence par le calcul la force qui arrête la déviation. Prenons 3 axes de coordonnées rectangulaires passant par le centre de la terre, l'axe des z étant la ligne des pôles et l'axe des y étant dirigé dans le sens de la rotation diurne. Soit un point matériel de masse égale à l'unité, assujetti à décrire une courbe fixe dans le plan des xz ; soient V_x la composante suivant ox de sa vitesse relative, N_x , N_y , N_z , les composantes de la réaction de la courbe, ω la vitesse angulaire de rotation de la terre. L'équation différentielle du mouvement en projection sur oy sera

$$0 = N_y - 2\omega V_x$$

d'où

$$N_y = 2\omega V_x$$

(1) RÉSAL, *Traité de mécanique générale*.

(2) ID., *id.*

Cette formule montre l'existence de la composante transversale de la réaction de la courbe. Si V_x est positif, ce qui est le cas d'un fleuve descendant le méridien dans lequel la molécule liquide est assujettie à suivre un chenal, N_y l'est aussi, et par suite c'est le côté Ouest de la courbe du fleuve qui est affouillé. Si V_x est négatif, N_y l'est aussi, c'est-à-dire que si la molécule était libre, ce qui serait le cas de la chute des graves, elle dévierait vers l'Est. Dans tous les cas, cette composante de la force est très petite, étant de l'ordre de ω . (En prenant pour unité d'angle l'unité trigonométrique et pour unité de temps la seconde sexagésimale de temps moyen, la valeur de ω est de $\frac{2\pi}{86.400}$.)

ACTES DE SAINT BÉNÉZET

I. — DOCUMENT ORIGINAL (d'après l'*antiqua membrana*, cotée aux archives d'Avignon AA, n° 25, boîte 27).

a. — PREMIÈRE PARTIE (*Historia*).

Récit de l'arrivée de saint Bénézet à Avignon en 1177.

Anno gracie milleno centeno LXXVII, pontem puer incepit Benedictus, sicut declarant infra qui scripta videntur.

In die quando sol eclipsim passus est, quidam puer, Benedictus nomine, oves matris sue regebat in pascuis. Cui aperte Iesus dixit tribus vicibus : « Benedicte, fili mi, audi vocem Iesu Christi. »

« — Qui es tu, Domine, qui mihi loqueris? vocem tuam audio, sed te « videre nequeo. »

« — Audi ergo, Benedicte, et noli tu expavescere. Ego sum Iesus « Christus, qui solo verbo creavi celum et terram, mare, et omnia que in « eis sunt. » — « Domine, quid vis ut faciam? » — « Ego volo ut « dimittas oves matris tue quas custodis, quia es factururus mihi pontem « super Rodanum fluvium. »

« — Domine, Rodanum nescio, nec oves matris mee relinquere audeo. » — « Nonne dixi tibi ut crederes? veni ergo audaciter, quia faciam tibi « regere [oves tuas, et] dabo tibi socium qui conducet te usque (ad) « Rodanum. » — « Domine, nihil habeo preter III obolos; et quomodo « faciam pontem super Rodanum? » — « Bene, sicut ego docebo te. »

Abiit ergo Benedictus; fuit obediens voci Iesu Christi quam audiebat, sed eum videre minime poterat. Et obvius ei fuit angelus in specie peregrini, baculum et peram deferens, qui taliter eum allocutus est : « Vade « post me securus, et ego perducam te usque ad illum locum in quo « pontem Iesu Christo factururus es; et ostendam tibi qualiter facias. »

Modo sunt ad ripam fluvii. Videns autem Benedictus fluvii magnitudinem, timore percussus, aiit, nullo [modo se ibi pontem posse facere]. Cui angelus dixit : « Noli timere, quia Spiritus Sanctus est in te. Et « vide navem in qua transgressurus es; et vade ad civitatem Avinioni, « et ostende te episcopo et [populo] ejus. » [Hiis] dictis evanuit ab [oculis] ejus angelus.

Tunc abiit Benedictus puer ad navem, et deprecatus est navigantes ut, amore Dei, beate Marie, transmearent ipsum usque ad civitatem, quia habebat [aliquid deliberare. Cui respondit] nauta qui erat Judeus : « Si tu vis transire, dabis mihi tres [nummos], sicuti omnes alii faciunt. » Benedictus iterum rogavit ut, amore Dei et beate Marie, transiret illum [ultra. Cui] Judeus : « Nihil mihi de tua Maria, quia nullam potestatem habet neque in celo neque in terra. Magis volo III nummos quam amorem tue Marie, quia plures sunt Marie. » Audiens Benedictus dedit illi III obolos quos habebat. Judeus vero videns non posse amplius extorquere, accepit eos et transvexit illum.

Benedictus vero ingrediens civitatem Avinionis, [invenit episcopum] sermocinantem populum suum. Quibus voce magna ait : « Audite, et intelligite me, quia Jesus Christus misit me ad vos hac de causa ut faciam pontem super Rodanum. » Episcopus audiens vocem illius, et respiciens personam ipsius, causa derisionis, misit eum ad prepositum ville, ut excoriaret eum vel abs[cinderet] sibi p[edes et manus, quia pessimus et gladiator] erat.

Audiens tamen illum Benedictus, pacifice loquitur : « Dominus meus Jesus Christus misit me in hanc civitatem ut faciam pontem super [Rodanum. » — Cui prepositus dixit : « Tu, cum tam vilis persona sis et] nihil habens, dicis te facere pontem ubi Deus, nec Petrus, nec Paulus, nec etiam sane Charolus, nec alterius potuit facere? nec mirum est? Tamen quia [scio] pontem fieri ex lap[idibus] et calce, dabo tibi unum lapidem quam habeo in palatio meo; et si tu potes vere movere et portare, credo quod tu pontem possis facere. »

Benedictus, confidens in Domino rediit ad [episcopum], dicens quod taliter sibi fuisset facturus. Cui episcopus : « Eamus ergo et videamus mirabilia que tu dicis. » Abiens igitur episcopus, et populus insimul, et Benedictus accepit suum lapidem quem XXX homines non possent movere a loco suo, ita facile deferens ac si lapillus manualis esset, et posuit in loco ubi pons habeat pedem suum. Que videntes ammirati sunt, dicentes quod magnus est Dominus et potens in operibus suis. Et tunc prepositus primus vocavit sanctum Benedictum : obtulit ei CCC solidos, osculans ei manus et pedes; et in eodem loco lucratus est VM solidorum.

Audistis, fratres charissimi, qualiter iste pons h edificatus est; unde omnes debetis esse participes hujus maximi beneficii. Et fecit Deus multa miracula ea die, quod per eum illuminavit cecos, et surdos fecit audire, et claudos fecit ire : scilicet XVIII.

b. — DEUXIÈME PARTIE (Notatio).

Procès-verbal d'information sur les miracles opérés par saint Bénézet.

In Jesu Christi nomine, incipit notatio beati Benedicti. Isti sunt testes qui eum viderunt :

1^o *In primis Villelmus Chautart, quando juratus, vidit beatum Benedictum, et vidit facere pontem per virtutem Dei et B. Benedicti. Et vidit ponere primum lapidem; et fuit ibi episcopus Avinionensis, et ibi dixit officium suum. Et inde factum est iste pons infra XI^{im} annis. Item, vidit predictus Chautart quod B. Benedictus multis redidit visum, et auditum, et gressum, et sanitatem, ponens crucem super eos, singulis dicens : « Fides tua te salvum faciat. » Et osculabatur eos. Et ante finem, et post finem, multi ab eo sanabantur. Post finem dimittebant crocas ecclesie, et recedebant recti. Et hec omnia vidit. Item vidit B. Benedictum qui dicebat operariis, quando non habebant lapides : « Eatis ibi fodere, » et invenietis. » Et per Dei virtutem ita inveniebant. Et vidit B. Benedictum vivum et defunctum. Et [votum] erat sicuti in podio beate Marie, et fama erat magna de virtutibus.*

2^o *Item, Bertrandus Pelat vidit mulierem unam que non videbat; et B. Benedictus redidit visum super pontem. Et quando ipsa volebat recedere a ponte, amittebat visum; et sepe eveniebat ei; et servivit in ponte per annum et amplius. Postea leta videns rescensit. Item, vidit hominem unum, et tenebat in manu serram unam cum qua mettebat in festum sancti Petri. Evenit ei quod non valebat dimittere serram de manu, nec bladum; et venit ad sepulcrum B. Benedicti, deprecans Deum et [beatum] Benedictum ut eum liberaret, et liberatus est, et ibi dimisit serram et bladum super sepulcrum. Item, audivit dici quod B. Benedictus erat in Burgundia, in quadam ecclesia nocte deprecans Deum, [inimicus desuper ruit] lapidem magnum; putavit eum occidere beatum Benedictum; sed lapis eum non tetigit, sed super pannos cecidit. Tunc iratus diabolus eo quod non fecerat hoc quod credebat; nocte venit ad [pontem et dissipavit] pilam unam pontis. Et iste predictus vidit bene hoc diluculo mane. B. Benedictus, in Burgundia, scivit hoc factum, et dixit sociis suis : « Revertamur, quia inimicus dissipavit pilam; et hoc evenit per Dei virtutem, et nocte una totum evenit. » Item, vidit et audivit de infirmis, et cecis, et contractis, et surdis, sicuti V^m Chautart.*

3^o *R. Martinus dicit similiter ut Bertrandus Pelat.*

4^o *Ugo Troncha vidit quidem et dixit ut R. Martinus.*

5^o *Item, Lautardus vidit beatum Benedictum ientem per civitatem,*

dicentem : « Deus faciet pontem super Rodanum. » Et gentes irridebant eum, tamquam fatuum habebant. Tamen milites, tam in platea Sancti Petri quam plures alii, audierunt eum, et inter se dixerunt : « Iste bonus videtur esse ; eamus cum eo. » Et iterunt per civitatem cum illo, elemosinas petentes, [et invenerunt auri libras usque ad LXX; de quibus B. Benedi]ctus emit lapides. De infirmis et de aliis, sicuti R. Martinus.

6^o Item, P. Vasso dicit similiter quod Lautardus.

7^o Item, domina Marcibilia [dicit similiter quod P. Vasso.

8^o Item, V^{us} Niger vidit mulierem] que non videbat, nomine Domenja ; et cetera ut predictus.

9^o Item, Imbertus Daura vidit similiter ut V^{us} Niger.

10^o Item, Isnardus [Sancti Petri, Cucodoletus, et Ugo Bermundus, in domo suo, quando volebat] nocte cubitum ire, respicientes per fenestram unam super Rodanum pontem factum, gaudentes dixerunt : « Eamus videre. » Et ientes non [invenerunt, quia Dei ostensio fuit. Et istud auditum ab Isnardo Sancti Petri].

11^o Item, V^{us} Guillart similiter dicens quod vidit unum hominem contractum qui non valebat a lecto surgere; et petiit B. Benedictum [venire. Et eo intrante infirmus dixit : « Sanus factus sum. » Et ita versus] eum erectus est a lecto; et B. Benedictus tetigit eum et membra sua; et statim sanus factus est. Et fama erat populo, et vota...

12^o [Item, Pons Pajes dixit quod viderat infirmos quam plures, contractos], et cecos, et claudos, qui veniebant ad eum ante [finem et post] finem, et recuperabant sanitatem. Et vidit ad ecclesiam pontis bene [duas vel tres asinatas croca]rum; et notum erat per civitatem. Et [vidit multos romipetas venire ad ecclesiam B. Benedicti, qui] Deum laudabant et B. Benedictum, gratias agentes eo quod sanati[erant ab] ipso. Et quando migratus est B. Benedictus ab hoc mundo, episcopus et canonici, propter virtutes quas fecerat, crediderunt [eum accipere] et (ad) ecclesiam desuper beate virginis ferre. Sed B. Benedictus antea acce[perat], atque dixerat et elegerat sepulturam suam in tertiam pilam pontis, ubi est adhuc.

13^o Item, Bertrandus Avinioni vidit et audivit ut pons Pajes.

14^o Item, P. Tinellus vidit et audivit ut Bertrandus Avinioni; cum erat ibi [pontifex de Margarides, nomine Frostanus. Et vidit] contractos homines atque mulieres cum crocis pergentes, et postea sine crocis redeuntes, Deo gratias clamantes. Et de aliis infirmis erat [notum, sicuti alii predixere].

15^o Item, Ramunda [de Margarides vidit et audivit quod] unus cives in platea porte ferrucee ludebat, et contra Deum jurabat. Et tunc venit B. Benedictus; et cum baculo suo interfecit ludum illorum. Et eis fuit malum. Et tunc unus ex ludentibus dedit ei alapam. Cito versum

est os ejus latere. Et hoc evenit in presentia sua, dicens : « Parcat tibi Deus! » Tunc B. Benedictus, parcens ei, deprecatus est Deum pro illo; et illico restituta est facies ejus recta via. Item, vidit quod B. Benedictus iebat per villam, [et multi] ad eum veniebant : « Domine, veni infirmos istos videre. » Et tangebant eos, et sanabantur. Et vidit et audivit sicuti predicti. Et fama erat in populo et in terra; et votum erat sicuti beate Marie de Podio. Et de crocis ut alii; et vidit in ecclesia B. Benedicti bene duas asinatas vel amplius. Item, invenitur a multis quod a Masazam Deus fecit ei de aqua vinum tribus (vicibus), eo quod ipse, nolebat bibere de vino. Et ipse videns istud miraculum, dixit : « Deus vult ut ego bibam de aqua ista. » Et erat vinum de aqua factum. Et alii qui cum ipso erant, per virtutem diligentes temptaverunt.

Gratias agamus unanimiter Domino Deo nostro et beato Benedicto, cui est onor et gloria.

II. — TEXTE ROMANO-PROVENÇAL

(f^{os} 316 et suiv., 2^e vol. des doc. du Procès du Rhône. — Arch. d'Avignon.)

a. — PREMIÈRE PARTIE (*Historia*).

Anno Domini millesimo Centesimo Septuagesimo Septimo.

Lo pont commencet Sant Benezetz en ai si quant si declara d'infra aquest escrich. En aquel jorn quant lo Soleilh fon jorn nueich uns enfas que avia nom Benezet las fedas de sa maire gardant en pasquier, cui appartanient dis Jehu Crist tres ves : Benezet fil mieu aus la vos de Jehu Crist. Qui y es tu Senher que mi parlas, ta vos aussi yeu, mas non ti vei. Ausas donc Benezet et non aias paor. Eu soi Jehu Crist qui sol a la parola, ai creat cel et Terra e la mar et totas las Causas que y son. Senher que vols que fassa. Ieu vole que tu laisses las fedas que gardas, Quar tu mi faras un pont sus lo flumi de Rose. Senher lo Rose non sai, ni las fedas de ma maire non ausi laisar. Non tai dich que Cresas, Veni donc ardimet que yeu te farai regit las fedas tienas, et darai ti Companhon que te conduira entro a Rose. Senher yeu non ai mais tres meales, et con farai pont sobre Rose, bene en ai si quant yeu ten senharai; adoncs sen nanet Benezet et fon obesentz a la vos de Jehu Crist que ausia, mais non lo vesia. Et pueis va encontrar l'angel en forma de peregrin; portant son Baston et ses porta que li va dire : Vai après ami Segur; et yeu ten Viarray en tro al luoc on tu faras lo pont de Jehu Crist, et monstrarai ti com tu faras. Aras son a la rivo del flum. Vesent Benezet lo flum, guan de gran paor, vas si ferir e va dire; En naguna maniera pueic ai si far pont e va li dire langels : non aias temor, car le Sant Esperit es en tu et

regarda ou debes passar, et vai ad la Ciutat Avinhon et monstra ti a levesque et al pobol sien. Ditz aiso va avasio langels, devant sos ueilh. Adoncs sen va Beneset a la nau, et va pregar al nauchier por amor de Dieu et de nostra Dona Santa Maria que los passés a la Ciutat, quar afar y avia; Vali respondere li nauchiers que era Jusieus, si vols passar, tu mi daras tres deniers, tant quant fan li autre, Beneset va lo pregar outra ves per amor de Dieu et de nostra Dona Santa Maria que lo passés outra, Vesent le Juseus dis li : non ai ren afar de ta Maria, car ela non a poder ni en cel ni en terre, mais vole tres deniers que ta Maria car pron ton de Marias; ausent also Beneset, va li donar tres meales que avia. Le Juseus vi que plus non podia aver, prés las tres meales et passet lo, Beneset intrant e la Ciutat Avinhon va trobar l'Evesque, predicant son pobol, va li dire en auta vos : ausés mi et entendés mi, car Jehu Crist ma tramés a vous per aquesta causa que yeu fassa pont sobre Rose. Levesques ausent sa vos regarda lo per grant esquerij et per gran deresyon, et va trametre al prebost Viguiier de la Vila que vengués et que lescortegués et que li tolgues los pes e las mans que malvais oms es; ausent lo Benesetz tot plan va dire li, mieus senher Jhesu Crist ma trames en aquesta Ciutat que jeu fassa pont sobre Rose; e le Viguiier li va dire, et tu tant vil persona y est et rem non as, et tu dises que tu faras pont ou Dieus ni sant Pretres ni sant Pauls ni encaras Carles, ni neguns autres non lo pogron faire, ni non es miravilhas. En pero yeu sai que faire conen de peiras et de caus, darai ti une peira que yeu ai al palais mieu, et si tu la podes moure ni portar, yeu crese que tu lo pont poiras far. Benesetz confisant se in nostre senhor retornet a levesque, dis li que aiso faria, dic levesque : anen doncs et veian las meravilhas que tu dises, va sen ambel levesque et le pabols ensem, et Benesetz pris la peira liena que trenta homes non progrin maure de son loc ai tant leugerament quant si fos peira manoals, et mes la al loc ovi lo pont a son pe; las gens vesent aiso gran meravilhas et disent que grant poderos es nostre Senher en sas obras, et a doncs le Viguiers lo va premier sonar sant Benesetz, baisant li las mans et los pes, va li uffri tres cen sou et en aquel loc li foron donat cinq milia sous. Aras aves ausit en qual maniera, fraires, lo pont fou comensatz per que totz vos autres devés esser personner doquest gran benefici, e fesit deus molt de miracles en aquel jorn que per et rendet lo veser, et los sortz fes ausir et los rancs fes anar, so es a saber XVIII.

b. — DEUXIÈME PARTIE (*Notatio*).

In Nomine Domini Nostri Jesu Christi aisi comensan Les garantias que lo veront.

Primierament Enguillem Chautaris paraut dis que vi sant Benezet et vi faire lo pont per la vertu de Dieu et de sant Benezet et vi pausar la primera peira et fou y levesques davinhon et aqui dis lufisi sieu et pueis fou faitz le pont d'infra XI ans, per aqui mesens vi guillem Chautratz que sant Benezet rendet lo veser a moutz et lausir et lanar et sanitar pau-sant la Cros sobre ilz disent : ta fes te Salva et los baisava et avant la fin et après la fin gauren eran Sanatz après la fin laisavan las Crosas en la glesa et anavan dretz, et tot aiso vi per aqui mesens, vi sant Benezet que desia als obriés quant non avia peira : anas aqui foire et trobares peira per la vertu de Dieu et trobaran la, et vi sant Benezet et vieou et mort et vot y avia en aisi quand à Nostra Dona del puei, et fama era grant de les vertuts que fasia. Item vi en Bertranz Pelatz vi una femena que non vesia et sant Benesetz va li rendre lo veser sus et pont et quant ela sen volia anar del tot perdia lo veser et soven li escalvava et servit lo pont per un an et mais, pueis alegra vesent anet sen. Item vi un home que tenia en la man una Serra an que media la festa sant Peire va li estalvar que non podia moure la man de la Serra, ni loblat non podia laisar, et vene al sepulcre de sant Benezet et va pregar a Dieu et a sant Benezet que lo delivrés, et fon delivrat aqui laisset la Serra et loblat sobre lo monument. Item ausi dire que sant Benezetz era en Bergonha en una gleisa de nueilh pregan nostre Senhor, et dyabolus de sobre vene va gitar una peira per lui aucire; mais la peira non lo toquet si non a la rauba, a donc fou irat lo diabol car non fes so que pensava; aquela nueih vene al pont et va desfar une pilla et aquest de sobre dits om Bertrantz Pelatz vi ben matin sant Benezet in Borgonha saupe aiso, va dire a son compaihon : retornen que li diabol a rot una pila del pont et aquest sobre ditz on et aiso va estalva una nueihz per vertu de Dieu. Item vi et ausi de malautz et de secs et de despoderats et de sorz en aisi quant en guillem Chautardz R. Martins di atresi quant Bertrandz Pelatz, Ugo Rocha vi et diz ut R. Martinz. Item Lautardz vi sant Benesetz anant per la Ciutat : disent Dieus fara lo pont sobre Rose et les gents lescarnian en aisi quant fol, en pero li cavalier devant la plassa di sant Peire gauren que y avia lausiron et dixeron entrelz.

R. Martinz P. Vasso dis atresi en guiliens negres. Item Dona Marci-bilia vi atresi que peires vasson. Item Guillem Negre vi una femena que non vesia que appellavan domenia la sobredicha et le sobreditz Imbertz duran vi enaisi quant en guillem Negre. Item Ignarz de sant Peira en Codoletz et Ugo Bermouze en sa maison siena quant volia anar geser regarder per la fenestra deves Rose viron lo pont faitz, agron gran gantz et dizeron : anen veser et aneron et rem non viron, quar visions fon de Dieu et aiso ausi ab Isnart de san Peire, etc. Item Guillem Guillart atresi dis

quel vi un home contrait que non podia levar dal lech et va pregar à sant Benezet quel venguez veser en aisi quant intrava, lo malautz va dire yeu soi garitz et en aisi vers el ses dreizat al liech et sant Benezet lova toquar en sos membres et tantotz fon garitz et fama ero et vot granz. Item Pons Pages dis quel vi de malautz garen contratz et secs et raus que venian a eil evant sa fin et pueis sa fin Retrobavan Sanetat, et vi a la gleisa del pont bon ben dous ases cargatz o tres de Crosas et aiso erat sauput per la Ciutat et vi motz romieus venir a la glesa de san Benezet que lauzavan Dieu et sant Benezet gratias fasent li per aiso que eran sanarz del et quant font traspassat daquest Segle sant Benezet et li Canonegue et levesques per las vertus que fasia quieron lo peure et portarlo a la gleisa de Nostra Dona et sant Benezet avia ordenat et elegit la siena Sepultura en la tertia pila del pont un es encaras. Item Bertrantz d'Avinhon e vi et ausi en aisi quant Pons Pages. Item Peyre Tinels vi et ausi en aisi quant Bertrantz et atresi y era le capellans de Margaridas que avia nom frostram viron contratz homes et femenas avi crosas avant epueis ses croses retornant et dieu lausant et dels autres malantz y avia gram vot et grantz promessas.

Item Ramunda de Margaridas vi et ausi que un de la vila juguava en la plassa de porta Ferrussa et jurava de Dieu et vene sunt Benesetz a son baston defes lo juoc et fon lur mal et luns va li donar a la templa tantost li boca va virar devan deriere et aiso va estalvar en sa presentia 'dis : li Dieus ti perdon adoncs sant Benezets perdonant li va pregar Dieu que li perdonez et tantost la cara li tornet en loc.

Item vi que sant Benezet anava per la vila et gaurem venian a el Senher veni as aquest malant Venia al malaut et tocava los et eran garitz et vi et ausi que fama era al pobol per la terra et vot tant grant quant a Nostra Dona del puei et de crosas et d'autras causas et vi en la gleisa de sant Beneset ben dos ases cargats et plus de crosas. Item viron gauren de gent que a massan Deus li fes de laigua vin tres ves per aiso que el non volia beure et el vesent aiso aquest miracle di Deus vol que yeu beva d'aquesta aigua et era vins fait daigua et li autre que eran ambel tasteron del vin grans fassan totz ensems a notre Seinghor Dieu et a sant Beneset a cui es honor et gloria.

III. — TRADUCTION FRANÇAISE.

a. — PREMIÈRE PARTIE (*Historia*).

L'an de grâce 1178, le jeune Benoît commença le pont, ainsi qu'il est déclaré ci-dessous :

Un jour où le soleil fut éclipsé, un jeune garçon du nom de Benoît gardait dans les pâturages les brebis de sa mère lorsque Jésus-Christ lui dit hautement et à trois fois : « Benoît, mon fils, écoute la voix de « Jésus-Christ. »

« — Qui êtes vous, Seigneur, qui me parlez? J'entends votre voix, « mais je ne peux vous voir. »

« — Écoute donc, Benoît, et ne te laisse pas effrayer. Je suis Jésus-
« Christ qui, par une seule parole, ai créé le ciel, la terre, la mer, et tout
« ce qu'ils renferment. » — « Seigneur, que voulez-vous que je fasse? »
— « Je veux que tu abandonnes les brebis de ta mère que tu gardes en
« ce moment, parce que tu dois me construire un pont sur le Rhône. » —
« Seigneur, je ne connais pas le Rhône et je n'ose délaissier les brebis de
« ma mère. » — « Ne t'ai-je pas dit de croire à ma parole? Viens donc
« hardiment. Je ferai garder tes brebis et je te donnerai un guide qui te
« conduira au Rhône. » — « Mais Seigneur, je n'ai que trois oboles :
« comment pourrais-je construire un pont sur le Rhône? » — « Tu le
« construiras très bien comme je te l'enseignerai. »

Benoît s'en alla donc, obéissant à la voix de Jésus-Christ qu'il avait
entendu quoiqu'il ne pût voir sa personne. Un ange se présenta à lui
immédiatement, sous les apparences d'un pèlerin, portant un bâton et une
besace, et lui dit : « Suis-moi sans crainte, je te conduirai jusqu'au lieu
« où tu dois faire un pont pour Jésus-Christ, et je te montrerai comment
« tu devras t'y prendre pour exécuter toutes choses. »

Ils arrivèrent bientôt à la rive du fleuve. Benoît voyant sa largeur fut
effrayé, et dit qu'il ne pouvait en aucune façon construire un pont en cet
endroit. L'ange lui répondit : « Ne crains rien : le Saint-Esprit est en toi.
« Vois cette barque, elle servira à ton passage. Va à la ville d'Avignon,
« montre-toi à l'évêque et à son peuple. » Cela dit, l'ange disparut à ses
yeux.

Alors, le jeune Benoît s'approcha de la barque et pria les bateliers pour
l'amour de Dieu et de la bienheureuse Marie, de le conduire jusqu'à la
ville où l'appelait une affaire importante. Le patron, qui était juif, lui
répondit : « Si tu veux passer, tu me donneras trois deniers comme tout
« le monde. » Benoît, invoquant toujours l'amour de Dieu et de la bien-
heureuse Marie, supplia de nouveau qu'on le transportât de l'autre côté
du fleuve. Mais le juif répliqua : « Que m'importe ta Marie? elle n'a
« aucun pouvoir ni au ciel ni sur la terre. J'aime mieux trois deniers que
« l'amour de ta Marie : il n'en manque pas d'ailleurs, de Maries. » Sur
cette réponse, Benoît donna les trois oboles qu'il possédait. Le juif, voyant
qu'il n'en pouvait extorquer davantage, les accepta et lui fit traverser le
fleuve.

A son entrée dans la ville d'Avignon, Benoît trouva l'évêque qui prêchait son peuple, et il s'écria : « Écoutez-moi et comprenez. Jésus-Christ « m'a envoyé vers vous pour que je fasse un pont sur le Rhône. » L'évêque ayant entendu cette voix et regardé le personnage, l'envoya par forme de plaisanterie au prévôt de la ville pour qu'il écorchât vif le coupable, ou lui coupât les pieds et les mains. Ce ne pouvait être, disait-il, qu'un très méchant homme et un gladiateur redoutable.

En abordant le prévôt, Benoît lui dit avec beaucoup de calme : « Mon « Seigneur Jésus-Christ m'a envoyé dans cette ville pour que je fasse un « pont sur le Rhône. » Le prévôt répondit : « Comment, vil personnage « et sans aucunes ressources, tu prétends faire un pont là où Dieu, ni « Pierre, ni Paul, ni même Charles, ni aucun autre, n'ont pu l'exécuter? « n'est-ce pas merveilleux? Cependant, je sais que les ponts se construi- « sent avec des pierres et de la chaux ; je te donnerai donc une pierre que « j'ai dans mon palais ; et si tu peux réellement la remuer et la transpor- « ter, je te croirai capable d'exécuter ton œuvre. »

Benoît, plein de confiance en Dieu, revint vers l'évêque et lui annonça qu'il allait accomplir la tâche imposée par le prévôt. « Allons donc, lui « dit l'évêque, et voyons les merveilles que tu promets. » L'évêque, suivi de tout le peuple, se rendit au lieu désigné. Là, Benoît chargea sans efforts sur ses épaules, comme s'il se fût agi d'un caillou, cette énorme pierre que trente hommes n'auraient pu ébranler, et la transporta au lieu où devait se trouver la fondation de la première arche. A la vue de ce prodige, tous furent saisis d'admiration et s'écrièrent : « Que le Seigneur « est grand et puissant dans ses œuvres! » Alors, le prévôt qualifia le premier Benoît du titre de Saint, et, lui baisant les pieds et les mains, il lui offrit trois cents sous. Sur le même lieu Benoît recueillit cinq mille sous.

Vous avez entendu, mes très chers frères, à l'aide de quelles ressources ce pont a été construit ; et vous comprenez l'obligation pour tous de participer à une œuvre aussi avantageuse. Le même jour, Dieu fit encore beaucoup de miracles par la main de Benoît ; il a rendu la vue à des aveugles, l'ouïe à des sourds et la marche à des boiteux. Les miracles s'élevèrent au nombre de dix-huit.

b. — DEUXIÈME PARTIE (*Notatio*).

Au nom de Jésus-Christ. Ici commence l'acte d'information relatif au bienheureux Benoît. Voici les témoins qui l'ont vu :

1^o G. Chautart, après avoir prêté serment, déclare qu'il a vu le B. Benoît. Il a suivi les travaux de construction du pont que le bienheureux élevait avec l'assistance de Dieu. Il a vu poser la première pierre.

L'évêque était présent et a récité son office sur le lieu même. Le pont a été construit sous les yeux du témoin dans un laps de onze années. Le même G. Chautart affirme que Benoît a rendu à un grand nombre de personnes la vue, l'ouïe, la marche, la santé. Il plaçait une croix sur elles, leur disant : « Que ta foi te sauve ! » et les baisait. Beaucoup de guérisons furent obtenues par son secours, avant et après sa mort. Les infirmes, après sa mort, abandonnaient leurs béquilles à l'église et se retiraient redressés. Il a été témoin oculaire de toutes ces choses. Également, il a entendu le B. Benoît dire aux ouvriers quand ils n'avaient plus de pierres : « Allez fouiller à tel endroit et vous en trouverez. » Et ils en trouvaient par la puissance de Dieu. Il l'a vu mort. Dans la chapelle où il a été inhumé, il y avait de nombreux *ex-voto*, comme dans le sanctuaire de N.-D. du Puy. Grande était la renommée des miracles dus à son intercession.

2° Bertrand Pelat a vu une femme aveugle à laquelle le B. Benoît a rendu la vue sur le pont. Cette femme perdait de nouveau la vue lorsqu'elle s'éloignait. Cet accident s'étant souvent reproduit, elle se mit au service du pont pendant un an et plus. Puis, elle reconnut avec joie qu'elle était complètement guérie et se retira. Le même Bertrand a vu un homme qui tenait à la main une faucille avec laquelle il moissonnait le jour de la fête de saint Pierre. Ne pouvant détacher de la main ni la faucille ni le blé, il se rendit au tombeau de Benoît, pria Dieu et le bienheureux de le délivrer ; et il fut délivré. Il laissa alors sur le tombeau la faucille et le blé. Le même Bertrand a entendu dire que Benoît étant en prière la nuit dans une église de Bourgogne, l'ennemi lui lança une grosse pierre dans l'espérance de le tuer ; mais cette pierre n'atteignit pas le bienheureux, et tomba seulement sur ses vêtements. Le diable, irrité de son insuccès, vint au pont pendant la nuit et démolit une pile. Le témoin a bien vu cette pile démolie le matin même au point du jour. Le B. Benoît apprit en Bourgogne ce qui s'était passé, et il dit à ses compagnons : « Retournons à Avignon, car l'ennemi a démolie une pile. » Et cet accident a eu lieu en une seule nuit avec la permission de Dieu. Bertrand Pelat confirme le fait des guérisons miraculeuses rapporté par G. Chautart.

3° La déposition de R. Martin est conforme à celle de Bertrand Pelat.

4° Hugues Tronche dépose comme R. Martin.

5° Lautard a vu le B. Benoît parcourir la ville en disant : « Dieu fera un pont sur le Rhône. » Les gens se moquaient de lui et le regardaient comme un fou. Cependant, des chevaliers et quelques autres personnes, qui se trouvaient sur la place de Saint-Pierre, se dirent entre eux : « Il a l'air d'un honnête garçon ; allons avec lui. » En conséquence, ils l'accompagnèrent en sollicitant des aumônes, et ils recueillirent ainsi jusqu'à

soixante-dix livres d'or. Benoît employa cette somme à acheter des pierres. Sur les autres points la déposition de Lautard est conforme à celle de Raymond Martin.

6° La déposition de P. Vasson est semblable à celle de Lautard.

7° Dame Marcibilia dépose comme Vasson.

8° V. Nègre a vu une femme aveugle, du nom de Domenie; le reste de la déposition est conforme à celle de Bertrand Pelat.

9° Imbert Daura a vu comme G. Nègre.

10° Isnard de Saint-Pierre et Cucodolet se trouvaient dans la maison de Hugues Bermond, lorsque, à la nuit, ce dernier voulant se coucher, ils regardèrent par une fenêtre et virent que le pont sur le Rhône était construit. Tout joyeux ils se dirent : « Allons voir. » Ils y allèrent; mais leur espérance fut déçue : c'était une vision que Dieu leur avait envoyée. Ainsi a déposé Isnard de Saint-Pierre.

11° G. Guillart déclare, comme témoin oculaire, qu'un homme perclus et incapable de sortir de son lit fit demander au B. Benoît de venir auprès de lui. Au moment où le bienheureux entra, l'infirmes dit : « Je « suis guéri. » Alors, le tournant vers Benoît, on le leva de son lit. Le B. Benoît toucha les membres de l'infirmes, et il fut guéri à l'instant même. Le bruit de ce miracle se répandit par tout le peuple.

12° Pons Pagès a déclaré qu'il avait vu beaucoup de malades, paralytiques, aveugles, boiteux qui s'adressaient au bienheureux avant et après sa mort et qui obtenaient leur guérison. Il a vu dans l'église (*la chapelle*) du pont des béquilles en quantité suffisante pour former au moins deux ou trois charges d'âne. Ce fait était connu dans toute la ville. Il a vu beaucoup de pèlerins se rendre à l'église du B. Benoît; ils louaient Dieu et le bienheureux, et rendaient grâces au sujet de leur guérison. Quand Benoît eut quitté ce monde, l'évêque et les chanoines, en considération des miracles qu'il avait opérés, voulurent recueillir ses restes et les déposer dans la haute église dédiée à la Sainte Vierge (*N.-D. des Doms*). Mais le bienheureux avait désigné et choisi à l'avance la troisième pile du pont pour le lieu de sa sépulture. Ses restes y sont encore.

13° Bertrand d'Avignon a vu et entendu comme Pons Pagès.

14° P. Tineau a vu et entendu comme Bertrand d'Avignon; alors était pontife un nommé Frostran, natif de Marguerittes. Il a vu également des estropiés, hommes et femmes, marchant avec des béquilles, puis revenant sans béquilles et rendant à haute voix grâces à Dieu. Le fait des guérisons miraculeuses était connu de tout le monde, ainsi que d'autres l'ont déjà déclaré.

15° Raymonde de Marguerittes a été témoin des faits suivants : Un homme de la ville, en jouant sur la place de la porte Ferruce, avait pro-

fané le nom de Dieu par un jurement. Benoît vint à lui, et déranging le jeu avec son bâton. Les joueurs le prirent fort mal ; et l'un d'eux donna un soufflet au bienheureux. Son visage fut aussitôt retourné. En voyant ce prodige, Raymonde dit au coupable : « Que Dieu te pardonne ! » Le B. Benoît, pardonnant en effet, pria Dieu en faveur de l'homme qui l'avait frappé ; et à l'instant la figure de cet homme fut redressée. Le témoin a vu encore le B. Benoît, dans ses courses en ville. Le peuple le suivait en lui disant : « Seigneur, venez voir ces malades. » Le bienheureux les touchait, et ils étaient guéris. Raymonde confirme les dépositions des précédents témoins au sujet de la réputation de sainteté de Benoît et des *ex-voto* aussi nombreux dans la chapelle qu'à N.-D. du Puy. Elle y a vu une quantité de béquilles suffisante pour faire au moins deux charges d'âne. Enfin, elle a appris d'un grand nombre de personnes qu'à Mazan Dieu avait par trois fois transformé de l'eau en vin, parce que Benoît se refusait à boire du vin. Mais voyant le miracle, le bienheureux dit : « Dieu veut que je boive de cette eau. » C'était du vin que les compagnons de Benoît, témoins du prodige, s'empressèrent de goûter.

Tous ensemble rendons grâces à Dieu et au B. Benoît, à qui soient honneur et gloire.

SUR LES DIGUES DE DÉFENSE CONTRE LE RHONE

La construction et l'entretien des chaussées latérales au Rhône paraissent remonter au douzième ou au treizième siècle; mais on manque de documents précis sur l'organisation des premiers travaux de défense. On sait seulement que l'autorité suprême nommait des agents spéciaux appelés *levadiers*, sorte de commissaires royaux, ayant pour mission de contraindre les riverains à entretenir les chaussées *chacun en sa frontière*. Le principe appliqué était donc celui de la défense individuelle; et l'idée de réunir les intéressés en associations syndicales ayant une vie propre est toute moderne. Il résultait forcément de ce morcellement de l'entretien des digues que la ligne de défense n'était pas continue, qu'elle présentait des lacunes nombreuses; et les parlements, malgré leurs arrêts, avaient la plus grande peine à vaincre la force d'inertie de la plupart des populations riveraines.

Aujourd'hui, une digue non interrompue part de la Montagnette, située au Nord de Tarascon, sur la rive gauche du Rhône, et se prolonge jusqu'à la mer. Sur la rive droite, la digue commence seulement à Beaucaire et s'étend aussi jusqu'à l'embouchure du petit Rhône. La Camargue enfin est complètement entourée sur ses trois côtés.

La digue insubmersible de la Montagnette est toute moderne; elle a 4,560 mètres de développement, et est administrée par un syndicat spécial dont les premiers règlements ne remontent qu'au 15 prairial an XIII.

La ville et la banlieue de Tarascon sont défendues par une digue appelée *digue du château*, par le quai de ceinture de Tarascon et la chaussée insubmersible du chemin de fer. En outre, la ligne du chemin de fer est établie sur un remblai qui forme défense contre les eaux de retour. L'ensemble de ces digues présente un développement de 5,720 mètres.

La plaine du Trébon, située au Nord d'Arles, était défendue jusqu'à ces derniers temps par une digue insubmersible de 15,000 mètres; elle l'est aujourd'hui par la chaussée du chemin de fer, qui a 13,700 mètres de développement. L'organisation du syndicat du Trébon remonte au douzième siècle, mais aucune pièce authentique n'a été trouvée antérieurement à l'année 1806.

Le syndicat d'Arles administre la digue de défense qui a été construite autour de la ville, et qui se soude aux digues du Trébon et du Plan du Bourg.

Les quatre grandes associations syndicales qui fonctionnent aujourd'hui pour la défense de la région du bas Rhône sont :

1° *Le syndicat du Plan du Bourg.* — Les premières digues du Plan du Bourg existaient, à l'état de tronçons plus ou moins soudés les uns aux autres, dès le treizième siècle; et l'on possède des actes nombreux du seizième siècle qui fixent la répartition des frais d'entretien entre les intéressés. Aujourd'hui, la digue est continue et protège toute la bande de terres alluviales déposées par le grand Rhône, sur sa rive gauche, depuis Arles jusqu'à la mer, et dont la superficie est de 2,085 hectares. Elle a 40,800 mètres de développement; sur une longueur de 10,400 mètres, elle borde le fleuve même; et sa partie inférieure est revêtue de perrés secs ou maçonnés ou d'une couche de béton. Une dépense annuelle de 25,000 francs suffit à peine à son entretien.

2° *Le syndicat de la Camargue.* — La digue insubmersible commence à la pointe du delta et se compose de deux branches : l'une longeant le grand Rhône, ayant 40,360 mètres de développement, l'autre longeant le petit Rhône et d'une longueur de 54,300 mètres. Le plus ancien document que l'on possède sur cette digue est de l'année 1150, et rappelle l'interdiction de la dépaissance et du passage des bestiaux.

Sur une longueur de près de 34,000 mètres, le pied de la digue borde le fleuve, et est revêtu, du côté du Rhône et à des hauteurs variables, soit par des perrés secs ou maçonnés, soit par une couche de béton, ou est simplement défendu par des enrochements déposés le long des talus.

Les frais annuels d'entretien dépassent 50,000 francs. Indépendamment de cette dépense fixe, on a eu à exécuter dans ces dernières années pour deux millions de travaux neufs comprenant un rehaussement général des digues et des réparations de brèches et autres avaries.

3° *Le syndicat de Beaucaire à la mer.* — La zone protégée est la riche plaine du Gard qui longe le Rhône depuis Beaucaire jusqu'au littoral, et dont la superficie est de 45,000 hectares. La digue a un développement de 57,900 mètres. Le budget annuel de son entretien est environ de 30,000 francs.

Les digues de la rive droite du petit Rhône, de Beaucaire à la mer, paraissent avoir existé de temps immémorial; et déjà, dès le quatorzième siècle, leur entretien était l'objet d'un entretien régulier. Les archives de la ville de Beaucaire contiennent, à ce sujet, une série de notes et de pièces réunies dans un recueil peu connu, rédigé en 1718 sous le titre de *Recherches historiques et chronologiques sur la ville de Beaucaire*. Nous en extrayons les documents suivants :

4 janvier 1304. — Transaction entre Fourques et Beaucaire qui associe ces deux villes dans les frais de réparation des digues.

1334. — Transaction passée devant le pape Benoît XII, résidant à Avignon, et par laquelle la commune de Bellegarde se joint aux deux précédentes pour contribuer à l'entretien des chaussées, chacune au prorata de ses terres.

1350. — Le roi de France, Jean le Bon, séjournant à Beaucaire, y institue un droit d'octroi sur les sels au profit de la ville, en partie affecté à la réparation des chaussées.

16 avril 1385. — Jean, duc de Berry et gouverneur de Languedoc, contraint l'abbaye de Franquevaux et plusieurs autres grands tenanciers du sol à contribuer à l'entretien des digues.

4 mai 1400. — Nouvelle transaction qui embrasse dans l'association l'ordre de Saint-Jean de Jérusalem dont un grand prieuré existait à Saint-Gilles.

7 août 1410. — Lettres patentes du roi Charles VI contraignant le territoire d'Aimargues à entrer dans l'association.

19 janvier 1436. — Ordonnance du commissaire du Roi répartissant la dépense des réparations des digues du Rhône entre Beaucaire, Fourques, Bellegarde, Saint-Gilles, le grand prieur de Saint-Jean de Jérusalem, Vauvert, le Caylar, l'abbaye de Psalmodi, Marsillargues, Aigues-mortes et les salins de Peccais.

8 mars 1578. — Lettres patentes de Henri III, roi de France, rendant exécutoire l'ordonnance précédente.

Le syndicat actuel est organisé par ordonnance royale du 28 août 1845.

4^e *Le syndicat de la digue à la mer.* — La digue à la mer, en Camargue, a été déclarée d'utilité publique par un décret en date du 19 août 1856; elle a 25,558 mètres de longueur entre le petit Rhône et la Tour-Vieille, où elle atteint deux anciennes digues construites vers 1835, la digue de Faraman de 9,600 mètres de longueur, et la digue de Paulet qui part du grand Rhône et qui a 6,800 mètres de longueur.

La digue à la mer a été construite par les soins et aux frais de l'État. Elle est en terre; son couronnement est arasé à 2^m,20 en contre-haut de la basse mer; ses talus sont protégés soit par des gazonnements, soit par des fascines et par des plantations de tamaris. Deux puits, celui de Rousty et celui de la Comtesse, ont été ménagés dans la digue; ils permettent, au moyen de vannes, d'ouvrir ou de fermer à volonté la communication entre la mer et les étangs inférieurs de la Camargue.

L'entretien de la digue à la mer est, en principe, à la charge d'un syndicat organisé par un décret en date du 24 août 1859.

La dépense de premier établissement de la digue à la mer a été de 900,000 francs; les frais d'entretien et de grosses réparations s'élèvent, à ce jour, à la somme de 175,000 francs.

La dépense normale annuelle d'entretien peut être évaluée à 10,000 francs.

La dépense moyenne annuelle d'entretien de l'ensemble des digues du bas Rhône est donc de 120 à 150,000 francs, indépendamment des dépenses extraordinaires qu'il peut y avoir lieu de faire pour travaux neufs imprévus ou réparations exceptionnelles à la suite des inondations.

RESCRIT DES EMPEREURS HONORIUS ET THÉODOSE LE JEUNE,
ADRESSÉ, EN L'ANNÉE 418, AU PRÉFET DES GAULES, SIÉGEANT
DANS LA VILLE D'ARLES.

Honorius et Theodosius August. Honorius et Théodose Augustes à
Viro Insigni Agricolæ, Præfecto l'illustre Agricola, Préfet des Gaules.
Galliarum.

Saluberrima Magnificentiae Tuæ suggestione, inter reliquas Reip. Ta Les très sages avis donnés par
utilitates evidenter instructi, ob Ta Grandeur nous ont décidés, parmi
servanda provincialibus nostris, id les résolutions prises dans l'intérêt de
est per septem provincias, mansura la République, à rendre un décret
in ævum auctoritate decernimus, qui sera exécuté à perpétuité par nos
quod sperari plane ab ipsis provin- sujets provinciaux, c'est-à-dire dans
cialibus debuisset. les Sept-Provinces, sur une mesure
qui aurait dû être sollicitée par les
provinciaux eux-mêmes.

Nam cum propter privatas et En effet, les intérêts particuliers et
publicas necessitates, de singulis publics, les besoins des propriétaires,
civitatibus, non solum de provin- la gestion des emplois publics exigent
ciis singulis, ad examen Magnifi- que, de chaque cité, et non pas seu-
centiæ Tuæ et honoratos confluere lement de chaque province, des *hono-*
vel mitti Legatos, aut possessorum rati ou des députés se rendent auprès
utilitas, aut publicarum ratio exi- de Ta Grandeur pour conférer avec
gat functionum : maxime opportu- elle. Nous jugeons donc très oppor-
num et conducibile judicamus, ut, tun et très utile d'ordonner que désor-
servata posthac annis singulis con- mais, chaque année, à une époque
suetudine, constituto tempore in déterminée, les Sept-Provinces con-
metropolitana, id est in Arelatensi servent l'usage de tenir un *concilium*
urbe, incipiant septem provinciæ dans la métropole, c'est-à-dire dans la
habere concilium. ville d'Arles.

In quo plane tam singulis Et en cela nous servons les intérêts
quam omnibus in commune con- privés et publics. D'abord, dans cette
sulimus. Primum ut optimorum réunion des citoyens les plus notables

sous la présidence de l'illustre préfet, si les exigences du service public le permettent, on délibérera utilement sur chaque objet; ce qui aura été délibéré et adopté après discussion ne pourra être ignoré des provinces, et d'ailleurs, il est nécessaire que les règles d'équité et de justice soient également appliquées aux absents. En outre, nous croyons grandement contribuer à l'avantage des relations sociales, en choisissant la ville Constantinienne pour le lieu de ce *concilium* annuel.

conventu sub illustri præsentia præfecturæ, si id tamen ratio publicæ dispositionis obtulerit, saluberrima de singulis rebus possint esse concilia. Tum quidquid tractatum fuerit, et discussis, ratiociniis constitutum, nec latere potiores provincias poterit et parem necesse est inter absentes æquitatis formam justiciæque servari. Ac plane, præter necessitates publicas, etiam humanæ ipsi conversationi non parum credimus commoditatis accedere quod in Constantina urbe jubemus, annis singulis, esse concilium.

L'heureuse position de cette ville, l'importance de son commerce, l'affluence des étrangers font que les productions de tous les pays s'y rencontrent en abondance; et si la province s'enorgueillit de la grande fertilité de son sol, elle ne peut refuser à la ville d'Arles une sorte de fécondité particulière.

Tanta enim loci opportunitas, tanta est copia commerciorum, tanta illic frequentia commeantium, ut quidquid usquam nascitur, illic commodius distrahatur. — Neque enim illa provincia ita peculiari fructus sui felicitate lætatur, ut non hæc propria Arelatensis soli credatur esse fecunditas.

C'est là que le riche Orient, l'odorante Arabie, l'élégante Assyrie, la fertile Afrique, la belle Espagne, la valeureuse Gaule apportent leurs plus précieux trésors, et les y entassent en si grande abondance que l'on pourrait considérer comme naturels à cette ville les produits qui font l'honneur de ces contrées.

Quidquid enim dives Oriens, quidquid odoratus Arabs, quidquid delicatus Assyrius, quod Africa fertilis, quod speciosa Hispania, quod fortis Gallia potest habere præclarum, ita illic effatim exuberat, quasi ibi nascentur, omnia quæ ubique constat esse magnifica.

Ajoutons que le Rhône coule sous ses murs et que la Méditerranée baigne ses rivages; ainsi la mer qui l'avoisine et le fleuve qui la traverse la rappro-

Jam vero decursus Rhodani et Tirrheni recursus, necesse est, ut vicinum faciant ac pene conterminum, vel quod iste præterfluit vel

quod ille circuit. Cum ergo huic serviat civitati quidquid habet terram præcipuum, ad hanc velo, remo, vehiculo, terra, mari, flumine deferatur quidquid singulis nascitur; quomodo non multum sibi Galliæ nostræ præstitum credant, cum in ea civitate præcipuum esse conventum, in qua, divino quodam modo munere, commoditatum et commerciorum opportunitas tanta præstatur?

chent des autres pays et semblent l'unir à eux. Cette cité reçoit donc le tribut des principales richesses du monde, que lui apportent de toutes parts la voile, la rame, les chariots, la terre, la mer et le fleuve; comment notre Gaule n'accepterait-elle pas comme un bienfait le décret qui fixe l'assemblée dans cette ville privilégiée du ciel, où se trouvent tous les objets nécessaires aux usages de la vie et au commerce?

Si quidem hoc rationabili plane probatoque consilio jam et vir illustris præfectus Petronius observari debere præceperit, quod interpolatum vel incuria temporum, vel desidia tyrannorum reparari, solita prudentiæ nostræ auctoritate, decernimus, Agricola, parens carissime atque amantissime. Unde illustris Magnificentia Tua et hanc præceptionem nostram, et hanc priorem sedis suæ dispositionem secuta, id per septem provincias in perpetuum faciet custodiri, ut ab idibus Augusti, quibuscumque mediis diebus, in idus septembres, in Arelatensi urbe noverint honorati vel possessores, judices singularum provinciarum annis singulis concilium esse servandum.

Cette mesure avait déjà été établie, approuvée et mise en vigueur par une sage résolution de l'illustre préfet Petronius; mais elle tomba en désuétude par les malheurs du temps et les désordres des usurpateurs; notre prudente autorité ordonne de la rétablir aujourd'hui, ô Agricola, père très cher et très aimé. Ton illustre Grandeur, se conformant donc à notre ordonnance, et à la disposition prise jadis par ton prédécesseur, la fera observer à perpétuité par les Sept-Provinces de cette manière : entre les ides d'août et les ides de septembre, à des jours fixés dans cet intervalle, les *honorati*, les propriétaires et les juges de chaque province se réuniront chaque année, en *concilium* dans la ville d'Arles.

Ita ut de Novempopulania et secunda Aquitania, quæ provinciæ longius constitutæ sunt, si earum judices certa occupatio tenuerit, sciant legatos juxta consuetudinem esse mitendos. Qua provisione plurimum et provincialibus nostris

Quant à la Novempopulanie et à la seconde Aquitaine, provinces très éloignées, si les juges sont retenus par des occupations légitimement prouvées, elles devront, selon la coutume, envoyer des députés.

Nous croyons, par cette mesure,

être favorable aux intérêts de nos provinciaux, et ajouter grandement à la splendeur de la ville d'Arles qui, au témoignage de notre père et patrice, a, par sa fidélité, acquis des droits incontestables à notre reconnaissance.

*gratiæ nos intelligimus utilitatis-
que præstare, et Arelatensi urbi,
cujus fidei, secundum testimonia
atque suffragia parentis patricii
nostri multa debemus, non parum
adficere non constat ornatus.*

Que Ta Grandeur sache aussi qu'une amende de cinq livres d'or sera imposée à tout juge qui aura différé de se rendre au lieu prescrit et à l'époque déterminée : cette amende sera de trois livres d'or pour les *honorati* et les *curiales*.

*Sciat autem Magnificentia Tua
quinis auris libris judicem esse
multandum, ternis honoratos et
curiales, qui ad constitutum lo-
cum, intra definitum tempus, ve-
nire distulerint.*

Donné le 15 avant les calendes de mai ; reçu à Arles le 10 avant les calendes de juin. Les Augustes Honorius, consul pour la douzième fois, et Théodose pour la huitième.

*Data XV cal. Maias. Accepta
Arel. X cal. Junias D. D. N. N.
Honorio XII et Theodosio VIII.
Augg. Csss.*

(Trad. A. DE BARTHÉLEMY. — *Les Assemblées nationales dans les Gaules avant et après la conquête*. Revue des quest. histor., t. V, 1858.)

TABLE DES MATIÈRES

SECONDE PARTIE

LE FLEUVE ET LA VALLÉE A TRAVERS LES SIÈCLES

(SUITE)

CHAPITRE CINQUIÈME

VIENNE, L'ALLOBROGIE ET LA PROVINCE VIENNOISE.

- Le Rhône au-dessous de Lyon. — La vallée industrielle du Gier. — Givors et l'ancien canal des deux mers ou du Forez. — Arrivée à Vienne. — Les églises et les abbayes; Saint-Maurice, Saint-Pierre, Saint-André-le-Bas, Saint-Sévère. Origines fabuleuses de Vienne. — Le roi Allobrox; Venerius; la colonisation grecque. — Les peuples primitifs de la vallée du Rhône et du littoral de la Méditerranée; les Lighyes ou Ligures, Λίγυες; les Ibères, Ἰβήρες; les Keltes ou Celtes, Κέλται, *Celte*. — Le groupe des Allobroges; origine et étymologies. — Territoire et constitution de l'Allobrogie. — Mœurs, monnaies, principaux *burgs* et *oppida*. — La conquête romaine. — Vienne colonie latine et colonie de citoyens romains, *Colonia Julia Vienna*. — Monnayage officiel de la colonie. — Les Viennois et la province viennoise, *Viennenses*, *Viennensis provincia*. — Le vin de Vienne, *Vienna vitifera*. — Importance et splendeur de la ville, *pulchra Vienna, ornatissima colonia*.
- La céramique à Vienne. — Poteries noires et poteries rouges. — Fabrication indigène et étrangère. — Poterie samienne, *Samia*. — Importation en Gaule. — Le grand atelier d'Aretium en Toscane. — Fabrication nomade par les ouvriers italiens.
- Relief général de Vienne à l'époque romaine. — L'enceinte et les cinq collines. — La citadelle ou le fort Pipet, *Pompeiacum*. — Le pont romain sur le Rhône. — Le palais et les jardins impériaux. — Le théâtre et l'amphithéâtre. — Les thermes et les aqueducs. — L'hippodrome et l'obélisque. — Le forum et le temple d'Auguste et Livie. — Le palais du Miroir à Sainte-Colombe. — L'art décoratif et l'art usuel à Vienne. — Mosaïques, peintures murales. — Luxe

des objets mobiliers. — Vase des Saisons en argent. — *Foculus* ou *brasero*. — La statuaire à Vienne. — Le Faune. — Tête de femme en bois sculpté. — Tête en bronze de Junon reine. — Torse de Déméter. — La Vénus accroupie. — Matérialisme de l'art à Vienne. — Inscriptions funéraires. — Caractère et physionomie de la ville et des habitants aux premiers siècles. — Décadence rapide. — État actuel..... I

CHAPITRE SIXIÈME

DE LYON A AVIGNON.

I. — LA VALLÉE BARBARE ET LA CONQUÊTE.

Orientation de la vallée du Rhône à Arles. — Les cluses et les épanouissements. — Importance des affluents. — Crues de l'Isère et de l'Ardèche. — Débit du fleuve à l'étiage et en temps d'inondation. — Aspect de la vallée dans les temps anciens. — Le vent et les eaux. — Ancienne navigation sur les affluents. — La culture dans les premiers siècles : le blé, la vigne, l'olivier. — Importance du vignoble gaulois. — Premiers habitants de la vallée. — Occupation du littoral et de la vallée inférieure par les Phéniciens. — Dépossession graduelle des Phéniciens par les Grecs de Phocée. — L'Hellénisme dans la vallée du Rhône. — Alliance de Marseille et de Rome. — Premières excursions des Romains en Gaule. — Les Allobroges et les Arvernes. — Batailles de l'Isère et de la Sorgues. — Constitution de la province Narbonnaise. — Invasion des barbares du Nord. — Défaite d'Orange. — Campagne de Marius. — Les Romains définitivement maîtres de la vallée du Rhône..... 65

II. — LA PÉRIODE ROMAINE.

Importation des cultes orientaux dans la vallée du Rhône. — Mithra et la Bonne Déesse. — Autels tauroboliques. — Le monument mithriaque de Bourg-Saint-Andéol.

Aps, *Alba Helviorum*. — Valence, *Colonia Valentia*. — Saint-Pierre de Senos, *Senomagus*. — Saint-Paul-Trois-Châteaux, *Augusta Tricastinorum*.

Vaison, *Vasio*, *Ὠάσιον*. — Ancien quai et navigation sur l'Ouvèze. — Théâtre et canalisation. — Bas-reliefs et statues. — Le « *Diadumène* » de Vaison.

Orange, *Colonia Firma Julia Arausio Secundanorum*. — Remparts et monuments détruits. — Canalisation de la source du Groseau. — Mosaïques et débris de statues. — Le théâtre. — Dispositions générales d'un théâtre antique. — La *cavea*; l'*orchestrum*; le *proscenium*; le *pulpitum*; l'autel de Bacchus, *thymele*, *θυμέλη*. — La scène et ses entrées : *porta regia*, *portæ hospitales*. — Les coulisses et la machinerie : *versatiles*, *ductiles*. — Caractère des représentations romaines. — Époque probable de la construction du théâtre d'Orange. — Nombre des spectateurs. — Transformation du théâtre en forteresse et en prison. — Restauration et utilisation modernes.

L'arc de triomphe. — Dispositions et dimensions générales. — Caractère de l'ornementation. — Bas-reliefs, trophées d'armes, attributs militaires et maritimes. — Inscriptions des noms des vaincus. — L'arc de triomphe transformé en poste avancé du château d'Orange. — Les arbalétriers et le *Papegay*. — Différents systèmes proposés pour la date de la construction. — Attribution successive aux victoires de Q. Domitius Ahénobarbus et de Fabius Maximus, de

Marius, de Jules César, d'Auguste, de Tibère, de Trajan, de Marc-Aurèle. — Reconstitution de l'inscription dédicatoire.....	99
---	----

III. — LE MOYEN AGE.

Les châteaux et les villes fortifiées sur les deux rives du Rhône : Condrieu, Saint-Clair, le Péage de Roussillon, Payraud, Saint-Rambert, Saint-Roman, Saint-Vallier, Tournon, La Roche de Glun, Châteauneuf, Crussol, Soyons, Étoile, Beauchastel, Loriol, La Voulte, Cruas, Rochemaure, Le Teil, Viviers, Donzère, Bourg-Saint-Andéol, Pont-Saint-Esprit, Mornas, Mondragon, Le Fort Saint-André et le Château des Papes.	
Entraves à la navigation du fleuve. — Guerres locales et religieuses. — Le drame de Mornas. — Influence civilisatrice des hommes d'Église. — Réaction contre les abus de la féodalité. — L'œuvre protectrice des voyageurs. — L'ancien pont et l'hospice de Childebert à Lyon. — État des routes sous Charlemagne et ses successeurs. — Le collège des pontifes à Rome et les Frères pontifes au moyen âge. — Construction des ponts de Saint-Jacques sur l'Arno à Florence, de l'Èbre, du Douro, etc. — Caractère mi-religieux, mi-laïque, des associations de pontifes. — Les Frères pontifes en France. — Les ponts de la Durance : Lourmarin, Mirabeau, Mallemort. — Les ponts du Rhône, de l'Isère, du Roubion. — Le pont Saint-Nicolas de Campagnac sur le Gardon.	
Le pont Saint-Esprit. — La légende et l'histoire. — L'oratoire de Saint-Saturnin du Port. — Opposition du prieur Jean de Thyange à la construction du pont. — L'œuvre des églises, maisons, pont et hôpitaux de la ville du Saint-Esprit. — Construction du pont. — Protection spéciale donnée par les papes et les rois. — Impôts créés pour la construction de l'ouvrage. — Transformation du pont. — Démolition de la chapelle construite sur la pile Saint-Nicolas. — Élargissement. — Arche marinière.	
La largeur de la vallée du Rhône à Pont-Saint-Esprit. — Son importance stratégique à l'époque gallo-romaine. — Transition du Nord au Midi. — Arrivée en Provence.....	133

CHAPITRE SEPTIÈME

LE MONT VENTOUX ET LA FONTAINE DE VAUCLUSE.

Aspect, isolement et altitude du Mont Ventoux. — Le Ventoux dans les temps anciens. — Différence des pentes, de la flore et de la température sur les deux versants. — Échelle des zones végétales. — Flore alpestre et température polaire au sommet. — Influence du déboisement et du pâturage. — Le mistral, ses ravages, son influence assainissante. — Exploitation agricole du Ventoux. — Aménagement forestier. — Les plantes odorantes. — La récolte du miel. — L'élevage des moutons. — La culture de la truffe.	
Les observations météorologiques sur les hauts sommets. — Le Mont Aigoual et le Mont Ventoux. — Observatoire moderne. — Son avenir. — Abondance des pluies et sécheresse extrême sur le Mont Ventoux. — Sources et fontaines sur les versants et à la base : la Fontfiliolle ; les sources de la Grave, de l'Angel et du Groseau ; la Fontaine de Vaucluse.	
La Huerta d'Avignon. — Anciens marécages de la plaine. — Le Thor. — L'Isle en Venayssin. — La Sorgues et les Sorguettes. — Le village de Vaucluse. —	

- La vallée close, *vallis clusa*, Vaucluse. — La fontaine, son utilisation agricole et industrielle, son débit.
- Origine des eaux de la fontaine de Vaucluse. — Hypothèses diverses. — Nature du sol. — Dépôts sidérolithiques extravasés. — La région des *avens*. — Communications souterraines des *avens* avec la fontaine. — Légendes locales. — Expériences sur les infiltrations du Danube dans l'Aach. — Relations entre les pluies et le bassin de la fontaine. — Bassin alimentaire. — Étendue et volume probables des réserves d'eau de la nappe souterraine.
- Difficultés et dangers de l'exploration des cavernes. — Stalactites et stalagmites. — Rivières et lacs souterrains. — Grottes de la Karniole, de la Belgique, des îles Baléares, de la Lozère, de l'Hérault, du Gard. — La Sorgues souterraine. — Recherches possibles pour son exploration.
- La Fontaine de Vaucluse dans les temps anciens. — L'*Orige* ou (*S*)*orige* de Pline, la *Sulga*, Σούλγας de Strabon, la *Sorgia*, le *Sorgo*, la Sorgues. — La religion naturaliste des peuples celtiques et des Romains. — Fontaines et sources divinisées. — La source sainte de la Seine dans l'Aixoï. — Le temple de *Secuana* et ses *ex-voto*. — *Div-ona*. — Sources sacrées de Bordeaux, *Bur-digala*, de Périgueux, *Telona*. — Les Nymphes Augustes des Fumades et de Brignon (Gard). — Le dieu topique de Collias, ΚΟΛΙΟC (Gard), et de Nîmes, *Nemausus*. — La fontaine d'Eure, *Ura*, près d'Uzès. — Le dieu topique de Vaucluse. — Temple primitif. — Légendes locales. — Sanctuaire chrétien de saint Véran. — Le rituel antique des fontaines sacrées.
- Pétrarque à la fontaine de Vaucluse. — Le poète, l'érudit, le patriote, le chrétien. — Laure de Noves et la famille de Sade. — Caractère chevaleresque de l'amour de Pétrarque et de Laure. — Influence de Laure sur le génie de Pétrarque..... 174

CHAPITRE HUITIÈME

AVIGNON.

I. — LA VILLE ET LES REMPARTS.

- Les îles en amont d'Avignon. — Différence des courants et des profondeurs sur les deux rives. — Action de la rotation de la terre. — L'île de la Barthelasse. — Le bras d'Avignon et le bras de Villeneuve.
- Topographie d'Avignon aux premiers temps historiques. — Colonie gréco-phénicienne. — L'oppidum primitif et le burg cavare. — La ville celtique et grecque, *Aven-io*, Ἀουενίωv. — Monnayage grec à Avignon. — Les deux enceintes de l'époque gréco-barbare. — La ville, l'enceinte et la population romaines. — L'enceinte du moyen âge et les dix portes. — Le siège de 1226. — Destruction complète des remparts. — Les papes à Avignon. — Accroissement rapide de la population. — Menaces des Grandes Compagnies. — Nécessité d'une protection. — L'enceinte des papes. — Anciennes portes et portes modernes. — Essai de reconstitution des cinq enceintes d'Avignon..... 266

II. — LE PONT SAINT-BÉNÉZET ET LE PALAIS DES PAPES.

- La traversée du Rhône à Avignon. — Absence de pont fixe. — Rareté des ponts sur les grands fleuves à l'époque romaine. — Le pont d'Avignon. — Légende

- de saint Bénézet. — Les textes et les chroniqueurs. — La Charte avignonnaise, *antiqua membrana*. — Le récit légendaire, *historia*, et le procès-verbal d'information, *notatio*. — La Charte lyonnaise. — Canonisation et office de saint Bénézet. — Critique des textes et des témoignages. — Mention erronée de l'éclipse totale de soleil en 1177. — Les Frères pontifes à Avignon. — La chapelle et l'hospice. — Description du pont. — Ruines et reconstructions successives. — État actuel.
- Origine du Château des Papes. — Installation de Jean XXII dans le palais épiscopal. — Le palais de Benoît XII et le palais de Clément VI. — Agrandissements successifs. — Caractère militaire de la construction. — Décoration intérieure par les artistes italiens. — Fresques de Simon Memmi et de son école. — Dégradations modernes.
- La ville et la cour pontificale. — Le luxe et les mœurs. — Caractère italien de la ville moderne. 306

CHAPITRE NEUVIÈME

LA RÉGION D'ARLES.

- Variations des embouchures de la Durance et du Gardon. — Tarascon et Beaucaire. — Origine ancienne de la ville d'Arles. — *Ar-laith*, Arles celtique et phénicienne. — Inondations du Rhône. — L'endiguement moderne; ses dangers et ses résultats. — L'ancienne mer et les fies d'Arles. — Période maritime, période marécageuse, période agricole. — Les utriculaire et la navigation sur les étangs. — La flotte maritime, la flotte fluviale, la flotte paludéenne. — Les anciennes tours du Rhône. — Distances d'Arles à la mer à l'origine de notre ère. — Communication de la lagune d'Arles avec la mer par le Grau de Galéjon. — Accroissement graduel du delta. — Arles sous l'Empire. — *Gallula Roma Arelas*. — *Colonia Julia Paterna Arelate Sextanorum*. — La ville patricienne et la ville marchande. — Les deux ports d'Arles. — Canalisation des Alpines et de Vaucluse à Arles.
- La légende grecque de Gyptis et de Protis. — Le type grec à Arles. — Inscriptions et monnaies grecques. — Monuments de la ville romaine. — Le théâtre grec et la Vénus d'Arles. — La statuaire et la langue grecques à Arles. — L'hellénisation de la Provence. — Décadence de la ville. 365

CHAPITRE DIXIÈME

LES EMBOUCHURES ET LE DELTA.

- Le grand *diluvium* alpin. — Comblement du golfe primitif. — Formation des *craus*. — La grande Crau du Rhône et de la Durance. — La Crau d'Arles. — Sa légende. — Le *mistral* de la *crau*. — La Camargue, l'étang de Valcarès. — L'ancienne ville d'*Anatilia*. — Navigation à l'intérieur de la Camargue à l'origine de notre ère.
- Les fleuves à estuaire et les fleuves à delta. — Analogie des embouchures du Rhône avec celles du Nil et du Pô. — Le delta du Rhône. — Nombre, varia-

- tion et progression des embouchures. — La barre et les *Theys*. — Analogie avec les *haffs* de la Baltique, les *lidi* de l'Adriatique et les *zées* de la mer du Nord. — Les anciens ports du Rhône, Arles, Saint-Gilles, Aiguesmortes, Lattes, Chamone.
- Le régime de l'embouchure. — Instabilité et dangers de la passe. — Endiguement et canalisation latérale. — Canalisation latérale du Nil, du Tibre, du Rhin, de l'Aude. — Campagne de Marius en Provence. — Les Fosses Mariennes, *Fossæ Marianæ*. — Le port Saint-Louis.
- La légende des Saintes Maries. — La critique et la tradition. — Absence de preuves historiques. — Les *Trémaïé*, *Tres Mariæ imagines*. — Confusion entre la prophétesse Marthe et la Marthe de l'Évangile. — Divinités triples de l'Orient. — Marius, Marthe et Julie. — *Triades* gauloises. — Les *Matræ*, les *Proxumæ*, les *Fatæ*, etc. — Le bas-relief des Baux considéré comme un ex-voto gallo-romain. — Preuves géographiques de l'existence du territoire au premier siècle. — Apostolicité directe des Gaules. — École critique et école traditionnelle. — Conclusion..... 432

CHAPITRE ONZIÈME

LE RHONE MODERNE

L'AGRICULTURE ET LES TRANSPORTS.

- Absence de navigation dans le Valais. — Navigation sur les lacs de Genève, du Bourget, d'Annecy. — Flottage de l'Arve. — Faible navigation de l'Ain et du Rhône jusqu'à Lyon. — Mauvaises conditions de navigabilité du fleuve. — Vitesse du courant, instabilité du lit. — *Mouilles* et *maigres*. — Absence de roulage de terre dans les temps anciens. — Matériel de transport sur terre, *pilentum*, *carruca*, *plaustrum*, *rheda*. — Matériel de navigation, *scapha*, *navis oneraria*, *utricularia navis*.
- Premiers grands projets d'amélioration du Rhône. — Projets des ingénieurs Céard, Cavenne, Krantz. — Ancien canal de Richelieu ou de Provence. — Différents systèmes d'amélioration des fleuves; canalisation, régularisation, canal latéral. — Régularisation des fleuves allemands. — Régularisation du Rhône. — Lit mineur. — Dignes submersibles, épis plongeurs, épis noyés, seuils de fond, *Grundschwellen*. — Constitution du profil normal. — Résultats obtenus. — Les *Verein* et la navigation en Allemagne. — Chambres de navigation. — Matériel navigable du Rhône. — Bateau-écluse. — Bateaux porteurs et grappins. — Touage en relais.
- Le Rhône fleuve agricole. — Canaux dérivés de la Durance. — Projet de dérivation du Rhône de l'ingénieur Dumont. — Variantes Chambrelent et Léger. — Le Rhône dans l'avenir..... 498

NOTES ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

I. — Sur la réforme du Calendrier.....	551
II. — Sur la déviation d'une molécule fluide sous l'influence du mouvement de rotation de la terre.....	554
III. — Actes de saint Bénézet.....	558
IV. — Sur les digues de défense contre le Rhône.....	571
V. — Rescrit des empereurs Honorius et Théodose le Jeune adressé, en l'année 418, au Préfet des Gaules, siégeant dans la ville d'Arles.	575

TABLE DES PLANCHES

Planche	9. — Vienne à l'époque romaine.....	1
—	10. — Bassin alimentaire de la Fontaine de Vaucluse.....	175
—	11. — Tableau comparatif des débits de la Fontaine de Vaucluse et des hauteurs d'eau de pluie tombée sur le plateau alimentaire.....	207
—	12. — Le Rhône entre Avignon et Roquemaure en 1785.....	267
—	13. — Avignon et Villeneuve-lez-Avignon.....	307
—	14. — Arles Constantinienne.....	365
—	15. — Le bas Rhône et la basse Durance au quatrième siècle de notre ère, d'après la carte de Peutinger.....	433
—	16. — Développement du Rhône du Saint-Gothard à la mer...	499
—	17. — La crue du Rhône en 1856 entre Genève et la mer.....	525

